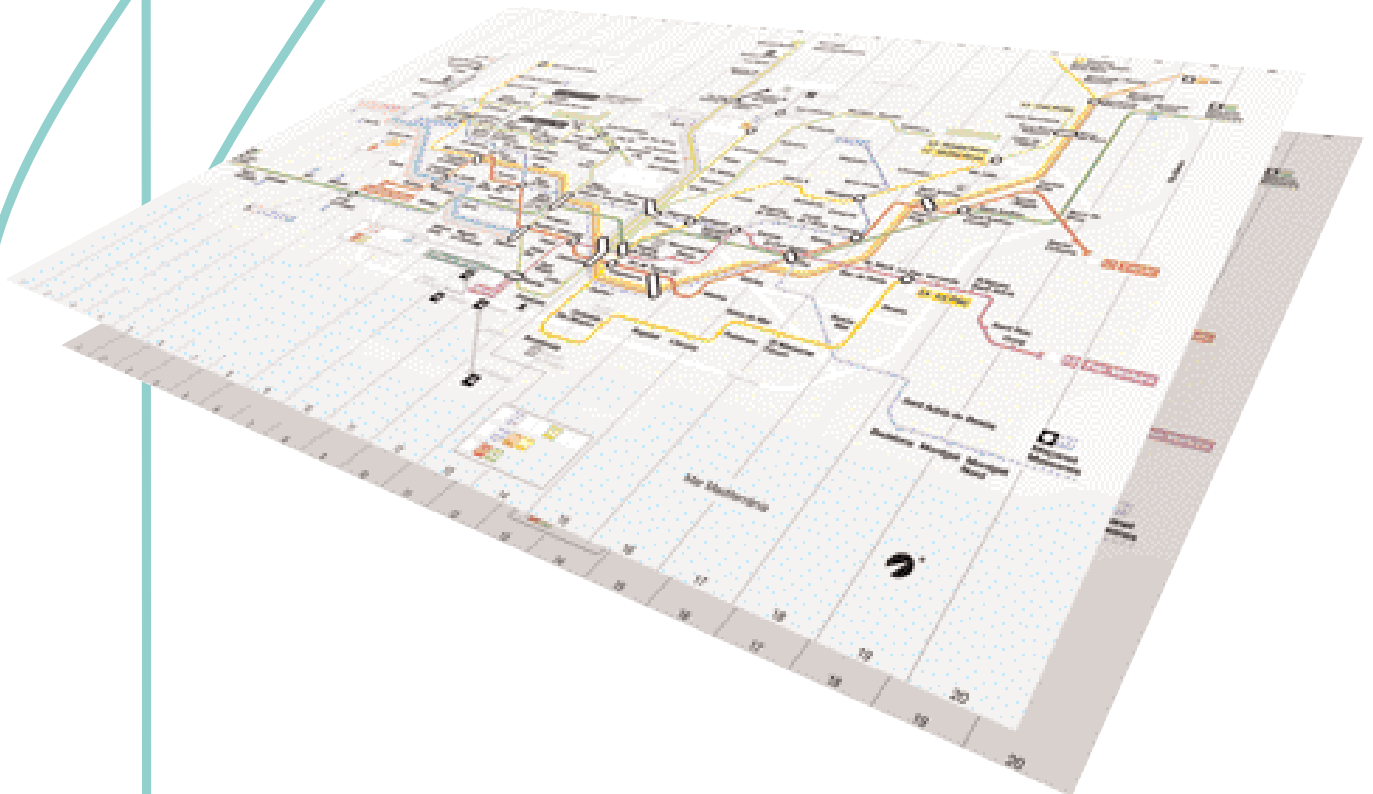




**ATM**

Autoritat  
del Transport  
Metropolità

# ACTIVIDAD 2003



Edición  
Autoritat del Transport Metropolità  
c/ Muntaner, 315-321  
08021 Barcelona  
Teléfono +34 93 362 00 20  
Fax +34 93 362 00 22  
e-mail: [atm@atm-transmet.org](mailto:atm@atm-transmet.org)  
web: [www.atm-transmet.org](http://www.atm-transmet.org)

Depósito legal: B34284-2004

Impresión: Estudi 6

Diseño y Maquetación: [www.aidcreativos.com](http://www.aidcreativos.com)

Barcelona, julio de 2004

<b>CAPÍTULO 1 PRESENTACIÓN DEL CONSORCIO</b>	7
1 ADMINISTRACIONES INTEGRANTES DE LA ATM	9
2 ÓRGANOS DE GOBIERNO, ASESORAMIENTO Y CONSULTA	10
3 ESTRUCTURA ORGANIZATIVA Y RECURSOS HUMANOS	18
 <b>CAPÍTULO 2 ACTUACIÓN EN EL EJERCICIO 2003</b>	21
1 PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS	23
1.1 Informe anual de seguimiento del PDI 2001-2010	23
1.2 Desarrollo de actuaciones del PDI	29
1.3 Estudios de viabilidad derivados del PDI	30
1.4 Otros estudios y proyectos de trazado	30
1.5 Plan de Servicios de Transporte Público Colectivo 2005	31
2 GESTIÓN DE PROYECTOS	36
2.1 Tranvía Diagonal - Baix Llobregat	36
2.2 Tranvía Sant Martí Besòs	40
3 SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO	43
3.1 Ventas y utilización del Sistema Tarifario Integrado (STI)	44
3.2 Tarifa media ponderada	47
3.3 Índice de intermodalidad	48
4 SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO NOCTURNO	49
5 ACTUACIONES CONTRA EL FRAUDE	50
6 ATENCIÓN AL CIUDADANO	52
7 CENTRO DE INFORMACIÓN TransMet	53
8 PLANOS DE LA RED FERROVIARIA INTEGRADA	54
9 PROGRAMA DE MEJORA DE LA FLOTA Y DE SU ACCESSIBILIDAD	56
10 TECNOLOGÍAS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE	57
10.1 Gestión de la Integración Tarifaria (SGIT)	57
10.2 Proyecto de Tarjeta XIP Sin Contacto	57
10.3 Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE)	58
10.4 Empresa mixta ATM - Busmet Serveis	58
10.5 Sistema de Información Geográfica y Documental (SIG-SGD)	60
11 ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN ECONÓMICA Y ADMINISTRATIVA	61
11.1 Financiación del Sistema	61
11.2 Gestión presupuestaria	62
12 ÁMBITO DE PROYECCIÓN EXTERIOR	63
 <b>CAPÍTULO 3 ESTADÍSTICAS DEL SISTEMA</b>	67
1 TransMet CIFRAS 2003	68
2 ESTUDIOS Y ENCUESTAS	72
2.1 Encuesta de Movilidad Cotidiana 2001 (EMQ '01)	72
2.2 Encuesta de Movilidad en Día Laborable	79
 <b>CAPÍTULO 4 INFORME DE AUDITORÍA</b>	85
 <b>CAPÍTULO 5 PRESUPUESTO 2004</b>	125





## LA ATM EN UNA ENCRUCIJADA DECISIVA

El transporte público vive hoy momentos trascendentales. Es, sin duda, la principal apuesta por la movilidad, y debe constituir la máxima garantía de soluciones eficientes y duraderas.

En la ATM comparten la misma mesa el Gobierno de Catalunya, los gobiernos locales y las empresas públicas de transporte de viajeros. Es una gran oportunidad.

Tenemos la inmejorable ocasión de compartir la “autoridad” concertada que agrupamos y que debemos ejercer. Y reclamamos el reconocimiento de la prioridad de una labor que se sitúa, cada vez más, al primer nivel de los servicios públicos, servicios que respondan a las expectativas razonables que la ciudadanía espera de una administración al servicio del progreso igualitario.

Afrontamos el reto de superar el riesgo de colapso del ámbito de nuestra actuación. Y debemos hacerlo con más recursos y medios. Más dinero para más servicios, nuevos servicios, y más dinero para un digno mantenimiento. Dos exigencias complementarias que colman el contenido del año que cierra y, sobre todo, afrontan el ejercicio que abre esta Memoria.

La cuestión clave es si sabremos tener el sentido de la oportunidad y de la anticipación. Si las soluciones que arbitremos serán cambios en profundidad, de escala, y no simples remiendos a una situación de emergencia.

De ahí que los pilares de nuestra actuación, el contrato programa y el Plan

director de infraestructuras, se conviertan en guía imprescindible para poner el toque de alerta, de presente y de futuro, en la insuficiencia de los recursos actuales respecto a los que sería necesario aportar para hacer posible un horizonte de movilidad deseable y esperanzador.

En el contexto de un debate abierto y sectorial sobre los déficits de financiación de los servicios públicos, la ATM reclama la atención sobre un debate más abierto, global, no restringido a ámbitos, sino situado en el terreno de las necesidades universales compartidas por la ciudadanía. Está claro que la salud y la educación tienen una componente menos anónima, más humana, pero ¿alguien sabría negar al transporte público la relevancia de un servicio de creciente necesidad para reducir y acotar el transporte privado, y para favorecer la oferta y la demanda de transporte de los ciudadanos?

¿Alguien cree posible el crecimiento exponencial de los sistemas de transporte individuales y privados sin poner en riesgo la viabilidad del conjunto del sistema de vida que deseamos?

Quizás la exacta determinación del umbral crítico de la movilidad acabe siendo el auténtico y casi único termómetro de la sostenibilidad. He aquí la dimensión de la tarea que nos espera.

### **Joaquim Nadal Farreras**

Presidente de la Autoritat del Transport Metropolità





# 1

## Presentación del Consorcio



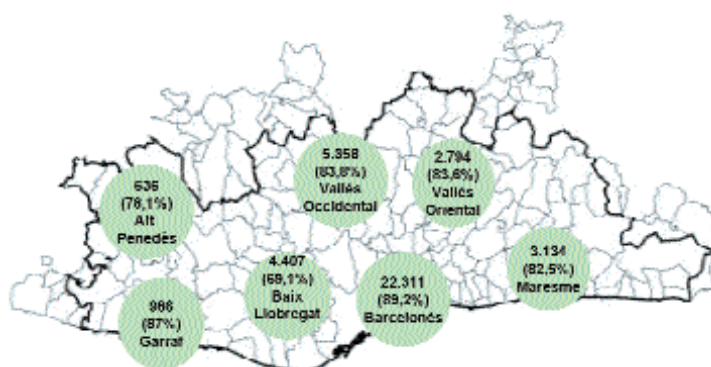
## 1 ADMINISTRACIONES INTEGRANTES DE LA ATM

La Autoritat del Transport Metropolità (ATM) es un consorcio interadministratiu de caràcter voluntari, creat en 1997, al que pueden adherirse todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte colectivo de la región metropolitana de Barcelona.

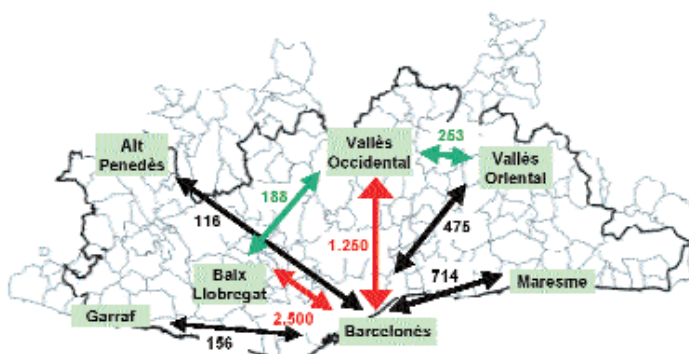
Las administraciones consorciadas son la Generalitat de Catalunya (51%) y administraciones locales (49%), compuestas por el Ayuntamiento de Barcelona, la Entitat Metropolitana del Transport (EMT) y la Agrupación de

Municipios titulares de servicios de Transporte Urbano de la región metropolitana de Barcelona (AMTU). Cabe destacar la presencia de representantes de la Administración General del Estado en los órganos de gobierno de la ATM, en calidad de observadores.

La ATM tiene por finalidad articular la cooperación entre las administraciones públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo del área de Barcelona que forman parte de ella, así como la colaboración con aquellas otras que, como la Administración del Estado, están comprometidas financieramente o son titulares de servicios propios.



Desplazamientos semanales dentro de la comarca de residencia (en miles)  
(% sobre el total de los desplazamientos de la comarca de residencia)  
(EMQ 2001)

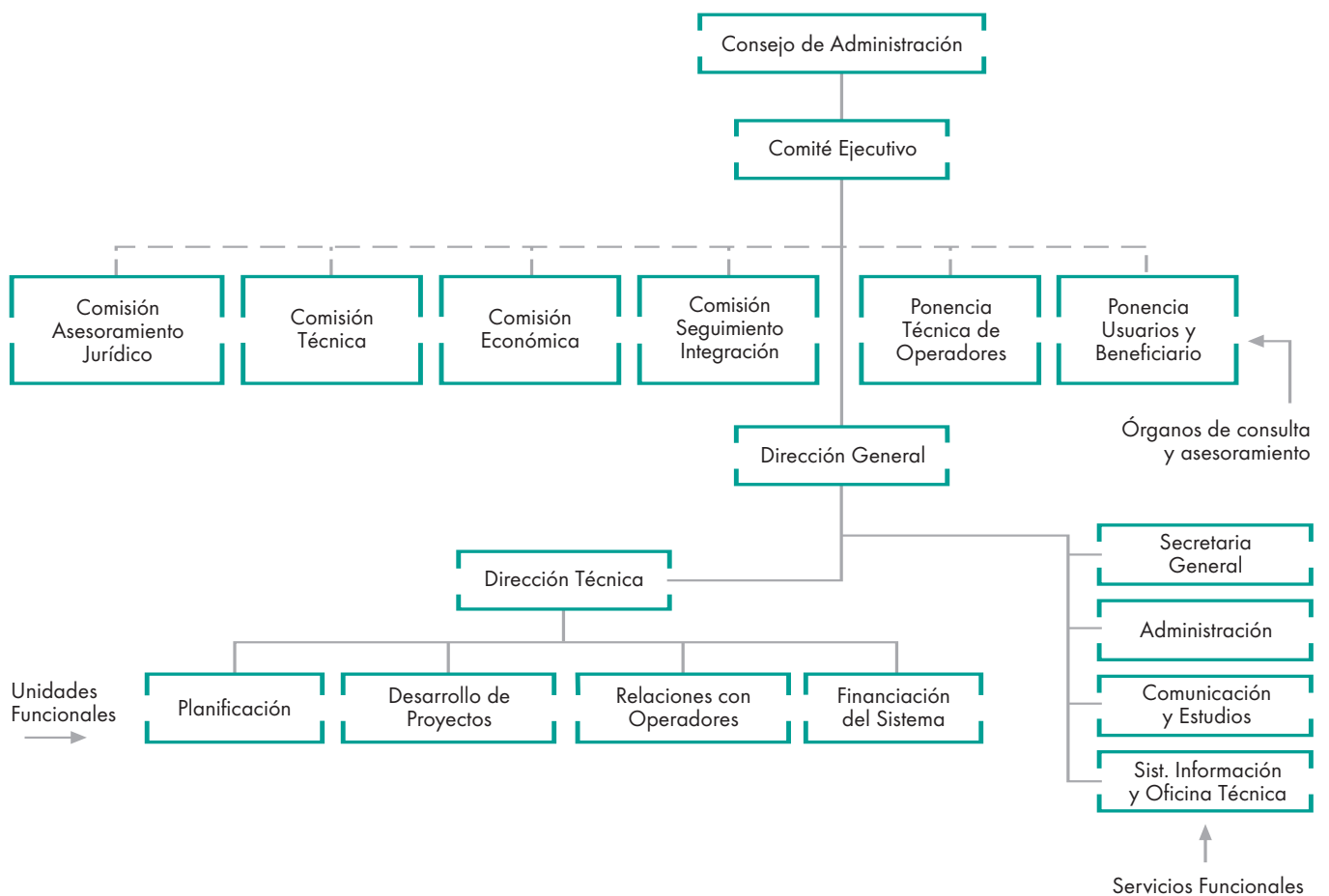


Principales desplazamientos semanales intercomarcales (en miles).  
(EMQ 2001)



## 2 ÓRGANOS DE GOBIERNO, ASESORAMIENTO Y CONSULTA

Los diferentes organismos y administraciones relacionados con el transporte público colectivo están representados en los órganos de gobierno, asesoramiento y consulta de la ATM.





## Consejo de Administración

El Consejo de Administración es el órgano rector de la ATM. Lo componen dieciocho miembros de pleno derecho - nueve en representación de la Generalitat de Catalunya, siete en representación de las administraciones locales constituyentes (Ayuntamiento de Barcelona y EMT) y dos en representación de la AMTU -, y dos miembros a título de observadores, en representación de la Administración General del Estado. Asisten también a las reuniones el Director General y el Director Técnico.

### Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2003:

<b>Presidente</b>	Joaquim Nadal Farreras (1)
<b>Vice-presidente 1º</b>	Xavier Casas Masjoan
<b>Vice-presidenta 2ª</b>	Maite Arqué Ferrer (2)
<b>Vocales</b>	Jaume Alsina Oliva
	Pere Galí Kelonen
	Antoni Herce Herce
	Jordi Hereu Boher (3)
	Antoni Lluch Molinari
	Dídac Pestaña Rodríguez
	Jordi Portabella Calvete
	Josep Pujadas Maspons
	Lluís Ridao Martín
	Anna Sala Andrés (4)
	Ramon Seró Esteve
	Lluís Tejedor Ballesteros
	Enric Ticó Buxadós
	Pere Torres Grau
<b>Vocal y Director General</b>	Francesc X. Ventura Teixidor
<b>Observadores</b>	José Mª Cacho Herrero
	Miguel Pozo de Castro
<b>Secretaria</b>	Montserrat Viñas Pons

(1) Desde el 22 de diciembre de 2003 (DOGC nº 4035 de 22 de diciembre de 2003), con anterioridad presidía el Sr. Felip Puig Godes

(2) Desde el 2 de noviembre de 2003, en substitución del Sr. Celestino Corbacho Chaves

(3) Desde el 28 de julio de 2003, en substitución de la Sra. Carme San Miguel Ruibal

(4) Desde el 10 de diciembre de 2003, en substitución del Sr. Antoni Prunés Santamaria

**La nueva composición del Consejo de Administración desde el 3 de marzo de 2004 es la siguiente:**

---

<b>Presidente</b>	Joaquim Nadal Farreras
<b>Vice-presidente 1º</b>	Xavier Casas Masjoan
<b>Vice-presidenta 2º</b>	Maite Arqué Ferrer
<b>Vocales</b>	Martí Carnicer Vidal
	Jordi Casso Samsó
	Jordi Cots Domínguez
	Ricard Fernández Ontiveros
	Jordi Follià Alsina
	Jordi Hereu Boher
	Jordi Julià Sort
	Josep Mayoral Antigas
	Manel Nadal Farreras
	Oriol Nel·lo Colom
	Dídac Pestaña Rodríguez
	Jordi Portabella Calvete
	Anna Sala Andrés
	Lluís Tejedor Ballesteros
	Ramon Seró Esteve
<b>Vocal y Director General</b>	José Mª Cacho Herrero
<b>Observadores</b>	Miguel Pozo de Castro
	Montserrat Viñas Pons
<b>Secretaria</b>	

---



## Comité Ejecutivo

El Comité Ejecutivo del Consejo de Administración está formado por seis de sus miembros, tres en representación de la Generalitat de Catalunya, dos en representación de las administraciones locales constituyentes y uno en representación de la AMTU. Asisten también a las reuniones el Director General y el Director Técnico. Tiene la función general de examinar y elevar al Consejo de Administración, las propuestas sobre instrumentos de planificación del Sistema Metropolitano de Transporte Público Colectivo, convenios de financiación y contratos de servicio con administraciones y operadores, sistema tarifario y presupuestos anuales, entre otros.

### Miembros del Comité Ejecutivo a 31 de diciembre de 2003:

<b>Presidente</b>	Francesc X. Ventura Teixidor
<b>Vocales</b>	Maite Arqué Ferrer (1) Antoni Lluch Molinari Anna Sala Andrés (2) Ramon Seró Esteve Enric Ticó Buxadós
<b>Secretaria</b>	Montserrat Viñas Pons

(1) Desde el 10 de diciembre de 2003, con anterioridad ejercía el cargo la Sra. Carme San Miguel Ruibal

(2) Desde el 10 de diciembre de 2003, con anterioridad ejercía el cargo el Sr. Antoni Prunés Santamaria

### El Comité Ejecutivo nombrado por el nuevo Consejo de Administración tiene la siguiente composición:

<b>Presidente</b>	Ramon Seró Esteve
<b>Vocales</b>	Maite Arqué Ferrer Jordi Hereu Boher Jordi Julià Sort Manel Nadal Farreras Anna Sala Andrés
<b>Secretaria</b>	Montserrat Viñas Pons

## Ponencia de Usuarios y Beneficiarios

La Ponencia de Usuarios y Beneficiarios del transporte colectivo metropolitano es el órgano de participación y consulta de los agentes institucionales y sociales en el funcionamiento del sistema metropolitano de transporte público colectivo del área de Barcelona. Sus miembros a 31 de diciembre de 2003 son los siguientes:

---

<b>Presidenta</b>	Maite Arqué Ferrer (1)
<b>Vocales designats por el consejo de administración</b>	Francesc X. Ventura Teixidor Carme San Miguel Ruibal
<b>En representación de entidades</b>	
Joan Antoni Pavón Montagut	Associació Catalana de Municipis
José Luis Rodrigo Jiménez	Associació Catalana de Municipis Associació per a la Promoció del Transport Públic
Manel Ferri Tomás	Comissions Obreres
Julián Carrasco González	Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya
Miquel Martí Escursell	Consell de Cambres de Comerç de Catalunya
Neus Petreñas Urdangarín	Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona
Joan Carles Sánchez Salinas	Federació de Municipis de Catalunya Foment del Treball
Salvador Alapont Sisquella	Foment del Treball
Joan Torres Carol	Fundació RACC
Joan Paz Sánchez	Unió General de Treballadors
<b>Secretaria</b>	Mayte Capdet Sorribes

---

(1) Desde el 2 de noviembre de 2003, en substitución del Sr. Celestino Corbacho

## Ponencia Técnica de Operadores

La Ponencia Técnica de Operadores del transporte colectivo metropolitano es el órgano de colaboración y consulta del Consorcio en cuestiones de carácter técnico y está compuesta por representantes de los operadores de transporte público de la región metropolitana.



Miembros de la Ponencia Técnica de Operadores a 31 de diciembre de 2003:

<b>Presidente</b>	Francesc X. Ventura Teixidor	
<b>En representación de los operadores</b>	Albert Tortajada Flores, y Oriol Juncadella Fortuny Abelardo Carrillo Jiménez, y Josep Manau Fuster Constantí Serrallonga Tintoré, y Manel Villalante Llauredó Fermín Casquete Álvarez, y Josep M. Martí Escursell	FGC Rodalies Renfe TMB Operadors privats
<b>Invitado con carácter permanente</b>	Joan Álvarez Torras	President de FECAV
<b>Secretario</b>	Jordi Prat Soler	

### Comisión de Asesoramiento Jurídico

Esta comisión presta asistencia y asesoramiento jurídico al Comité Ejecutivo. Sus miembros a 31 de diciembre de 2003 son:

Josep M. Fortuny Olivé	Generalitat de Catalunya
Jaume Galofré Crespí	Ayuntamiento de Barcelona
Sebastià Grau Àvila	EMT
Josep Maria Amorós Bosch	AMTU
Montserrat Viñas Pons	ATM

### Comisión Técnica

La Comisión Técnica asesora técnicamente el Comité Ejecutivo. Sus miembros a 31 de diciembre de 2003 son:

Francesc X. Ventura Teixidor	Presidente de la Comisión
Jordi Casso Samsó	DPTOP
Marc A. Garcia López	DPTOP
Josep A. Acebillo Marín	Aj. de Barcelona
Pelayo Martínez Bauluz	EMT
Lluís Alegre Valls	AMTU
Josep Lluís Castell Romero	AMTU
Albert Tortajada Flores	FGC
Constantí Serrallonga Tintoré	TMB
Jordi Prat Soler	ATM
Montserrat Viñas Pons	Secretària



## Comisión Económica

La Comisión Económica presta asesoramiento de tipo económico al Comité Ejecutivo. Sus miembros a 31 de diciembre de 2003 son:

---

Francesc X. Ventura Teixidor	Presidente de la Comisión
Gemma Mata Camps	DPTOP
Josep Pagès Muñoz	DEF
Joan Raurich Llach	A. de Barcelona
Albert Martínez Lacambra	EMT
Joan Benet Guardiola	AMTU
Lluís Huguet Viñallonga	FGC
Constantí Serrallonga Tintoré	TMB
Jordi Prat Soler	ATM
Montserrat Viñas Pons	Secretaria

---





## Comité de Seguimiento de la Integración Tarifaria

El Consejo de Administración del 15 de noviembre de 2000 acordó la creación del Comité de Seguimiento de la Integración Tarifaria (CSIT), compuesto por las administraciones y los operadores implicados, como instrumento de soporte técnico para el seguimiento de la integración tarifaria. Sus miembros a 31 de diciembre de 2003 son:

### En representación de las administraciones:

Generalitat de Catalunya	Marc A. García López
Ayuntamiento de Barcelona	Manel Villalante Llauredó
EMT	M. Teresa Carrillo Palacín
AMTU	Fermí Manchado Zambudio

### En representación de los operadores públicos:

TMB	Francesc Bellver Creus
FGC	Enric González Margarit
Rodalies Renfe	Miguel Ángel Remacha Fuentes

### En representación de los colectivos de operadores privados:

Operadores privados ámbito EMT	Fermín Casquete Álvarez
Operadores privados ámbito interurbano	Salvador Alapont Sisquella
Operadores privados ámbito urbano otros municipios	Manel Puig Belza

### Representantes de la ATM:

Director General	Francesc X. Ventura Teixidor
Director Técnico	Jordi Prat Soler
Jefe Servicio Sistemas de Información	Eduard Blasco González
Jefe Servicio Comunicación y Estudios	Mayte Capdet Sorribes
Jefe Unidad Financiación del Sistema	Lluís Rams Riera



## 3 ESTRUCTURA ORGANIZATIVA Y RECURSOS HUMANOS

### 3.1 Estructura organizativa

En el transcurso del año 2003 no ha habido cambios en el organigrama de la ATM. El equipo a 31 de diciembre de 2003 era de 34 personas.

La estructura organizativa de la ATM se compone de la Dirección General, de la que dependen la Dirección Técnica, integrando las unidades de Planificación, Desarrollo de Proyectos, Relaciones con los Operadores y Financiación del Sistema, así como los servicios funcionales integrados por la Secretaría General, Administración, Comunicación y Estudios y Sistemas de Información y Oficina Técnica.

#### Dirección técnica

- Unidad de Planificación: las funciones principales son la elaboración, seguimiento y actualización del Plan Director de Infraestructuras, el seguimiento de las actuaciones del Convenio de Financiación de Infraestructuras, la redacción del Plan de Servicios, la realización de estudios de trazado y de movilidad, la coordinación de las comisiones de seguimiento correspondientes, etc.
- Unidad de Desarrollo de Proyectos: las funciones principales son el desarrollo del Proyecto del tranvía Diagonal - Baix Llobregat y del tranvía Sant Martí - Besòs, proyectos de mejora de los intercambiadores, el seguimiento técnico de los contratos de suministro de material móvil, etc.
- Unidad de Relaciones con los Operadores: las funciones principales son el seguimiento de los contratos con los diferentes operadores de transporte, el seguimiento de las subvenciones, la coordinación del sistema de calidad, etc.
- Unidad de Financiación del Sistema: las funciones principales son el establecimiento y el seguimiento de convenios de financiación con la Administración General del Estado y las administraciones consorciadas, contratos programas con los operadores públicos, etc.

#### Servicios

- Secretaría general: las funciones principales son la preparación de los acuerdos que se presentan a los órganos de gobierno, la elaboración de las actas de los mencionados órganos, la preparación de certificados, la custodia de la documentación, el seguimiento del cumplimiento de los acuerdos, y el asesoramiento en derecho al Consejo de Administración, al Comité Ejecutivo y a las Comisiones.
- Administración: las funciones principales son la gestión presupuestaria, contabilidad, tesorería, gestión de inventario, gestión de los recursos humanos, contratación, registro, gestión de compras y mantenimiento, etc.
- Comunicación y Estudios: las funciones principales son la gestión del Sistema Tarifario Integrado, el establecimiento del marco contractual con los diferentes operadores, la gestión de la política de subvenciones a los operadores del trans-



porte, la definición del sistema de calidad de la ATM, la gestión del Centro de Información TransMet, la relación con los medios de comunicación, las acciones de comunicación y desarrollo de la implantación de la marca del sistema, la realización de estudios de mercado y la creación de bases de datos de información del sistema, el Observatorio de la Movilidad, el Centro de documentación, etc.

- **Sistemas de Información y Oficina Técnica:** las funciones principales son la construcción de las bases cartográficas que permitan tener un Sistema de Información Geográfica propio, la administración y la gestión del sistema de información de la entidad, el desarrollo de programas y aplicaciones, el soporte técnico a estudios y proyectos, la elaboración de requerimientos funcionales de sistemas de validación y venta, del sistema de ayuda a la explotación, etc.

### 3.2 Recursos humanos

A 31 de diciembre de 2003 la composición de la plantilla es la siguiente:

#### **Directivos y responsables de gestión**

Francesc X. Ventura Teixidor, Director General  
 Jordi Prat Soler, Director Técnico  
 Eduard Blasco González, Jefe del Servicio de Sistemas de Información y Oficina Técnica  
 Mayte Capdet Sorribes, Jefe del Servicio de Comunicación y Estudios  
 Lourdes Costa Vidal, Jefe del Servicio de Administración  
 Xavier Roselló Molinari, Adjunto al Director Técnico  
 Àngel Sangrós Bondia, Jefe del Servicio de Desarrollo de Proyectos  
 Montserrat Viñas Pons, Secretaria General  
 Francesc Calvet Borrull, Jefe de la Unidad de Planificación  
 Maria Montaner Maragall, Jefe de la Unidad de Relaciones con Operadores  
 Alfred Pallardó Beltran, Jefe de la Unidad de Desarrollo de Proyectos  
 Lluís Rams Riera, Jefe de la Unidad de Financiación del Sistema

#### **Personal técnico y de soporte**

Montserrat Alegri García  
 Xavier Andreu Sedó  
 Lluís Avellana Pla  
 Magda Baró Callejas  
 Josep Caldú Cebrián  
 Jordi Clària Martínez  
 Carme Fàbregas Casas  
 Anna Farrero Vallès  
 Montserrat Ferré Corretja  
 Núria Fontova Jordana  
 Sonia Gómez Gil

Montserrat Hernández Rovira  
 Carolina Lages Llopis  
 Miquel Lamas Sánchez  
 Agustí López Marín  
 Mònica Lladó García  
 Josep Martínez Lacambra  
 Josep Moya Matas  
 Teresa Riba Ventura  
 M. Asunción Roig Roura  
 Sílvia Sanchón Llausí  
 Rosa Solans Castells





## Actuación en el ejercicio 2003





## 1 PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

### 1.1 Informe anual de seguimiento del PDI 2001-2010

El Plan Director de Infraestructuras de transporte público colectivo 2001-2010 (en adelante PDI) fue aprobado por el Consejo de Administración de la ATM el 25 de abril de 2002 y definitivamente por el Gobierno de la Generalitat el 25 de junio del mismo año. Como en toda planificación, es necesario comprobar que el despliegue del PDI se efectúa de acuerdo con las previsiones que contiene; en este sentido, el propio Plan prevé una revisión quinquenal de la adecuación entre el programa de actuaciones y la evolución de la movilidad en este periodo, función de la localización residencial de actividades y de equipamientos, así como un informe anual de seguimiento del grado de realización de las actuaciones previstas en el PDI.

Este informe anual, correspondiente al primer año de vigencia del PDI (hasta junio de 2003), ha sido presentado al Consejo de Administración de la ATM el 28 de julio. En él se analizaba la evolución socio-económica de la región metropolitana de Barcelona (RMB), comparando la situación 2002 de las principales magnitudes población, motorización, nuevas viviendas con la definida en el Plan, con datos de 1999. Se daban después los datos 2002 del sistema metropolitano de transporte público colectivo, describiendo también brevemente su reciente evolución. Se entraba seguidamente en el núcleo principal del informe de seguimiento, con la descripción del

estado de ejecución de cada una de las actuaciones aprobadas del PDI, agrupadas por programas; finalmente se daba cuenta de la situación de los estudios de viabilidad de nuevas actuaciones, acordadas en el despliegue del PDI (este apartado figura en el punto 1.3 de la presente memoria de actividad).

En el siguiente cuadro, extraído del informe mencionado, se señala el estado de ejecución de las actuaciones del PDI a junio de 2003. La inversión cuantificada del grado de ejecución material de cada actuación, así como de los tres programas y del conjunto del PDI, ha requerido información detallada de la obra efectivamente ejecutada, a través de las certificaciones de obra, que ha proporcionado en cada caso el organismo responsable: la DG de Puertos y Transportes, en la mayor parte de actuaciones, GISA (con relaciones valoradas para la L9) y la propia ATM (en el caso del tranvía).

#### Resumen de licitaciones e inversión efectuada a junio de 2003

Programa de actuación	Presupuesto <sup>(1)</sup> (M€)	Obra licitada (M€)	Inversión efectuada <sup>(2)</sup> (M€)	Grado	
				de licitación (%)	de ejecución (%)
Ampliación de red	5.367,08	3.423,74	276,43	63,79	5,15
Modernización y mejora	544,82	68,89	45,49	12,81	8,35
Intercambiadores	261,20	12,13	3,37	4,64	1,29
<b>Total PDI<sup>(3)</sup></b>	<b>6.173,10</b>	<b>3.505,66</b>	<b>325,29</b>	<b>56,79</b>	<b>5,27</b>

(1) Presupuesto que figura en el PDI 2001-2010 o en el Convenio de Financiación de Infraestructuras

(2) Fuente: DGPT (Convenio de Financiación de Infraestructuras), GISA (L9) y ATM (Tranvía)

(3) Sin el programa de actuaciones en la red ferroviaria estatal

La situación de las actuaciones de los distintos programas, a diciembre de 2003, figura en los siguientes cuadros:











## Programa de ampliación de red

### Actuación

### Situación a diciembre de 2003

AX01 - Prolongación L1 Feixa Llarga-El Prat (Pl. Catalunya)	Iniciado estudio informativo y de impacto ambiental
AX02 - Prolongación L1 Fondo-Badalona Centre	No iniciada
AX03 - Conexión L2 Sant Antoni-Fira Montjuïc 2	Proyecto constructivo en redacción
AX04 - Prolongación L2 Pep Ventura-Badalona Centre*	Encargado proyecto constructivo
AX05 - Prolongación L3 Canyelles-Trinitat Nova*	Adjudicada y en ejecución
AX06 - Prolongación L4 La Pau-Sagrera TAV*	Redactado estudio informativo, a modificar
AX07 - Prolongación L5 Horta-Vall d'Hebron*	Adjudicada y en ejecución
AX13 - Prolongación FGC Pl. Espanya - F. Macià- Gràcia/Provença	Estudio informativo y de impacto ambiental
AX14 - Prolongación Terrassa Rambla-UPC/ Vallparadís*	Adjudicada y en ejecución
AX15 - Prolongación FGC Sabadell Rambla - Pl. Espanya	Estudio informativo en estado de revisión por Patrimonio Cultural
AX16 - Teleférico Esparreguera-Olesa* (incluida en actuación MM11)	Obra adjudicada
AX17 - Línea Castelldefels- Sant Boi- Sarrià	Aprobado el trazado a partir del estudio de alternativas. En redacción el proyecto constructivo
AX18 - Metro ligero Trinitat Nova-Can Cuiàs. Superestructura*	Entra en servicio el 14 de diciembre
AX19 - Plataforma reservada autobuses Caldes Montbui- Mollet/Santa Perpètua	Estudio informativo redactado
<hr/>	
Línea L9 (Actuaciones AX08-11)	
L9. Tramo Sagrera Meridiana-Can Zam/Gorg	Adjudicado proyecto y obras de infraestructura y estaciones. En ejecución
L9. Tramos Aeropuerto-Parc Logístic-Zona Universitària-Sagrera Meridiana	Adjudicados (excepto tramo Aeropuerto - el Prat)
L9. Túnel Sagrera Meridiana-Parc Logístic	Adjudicado
L9. Proyectos sectoriales (ascensores, escaleras mecánicas, sistema peaje)	Adjudicados
<hr/>	
Tranvía	
AX12a - Tranvía Diagonal-Baix Llobregat	Adjudicado y en ejecución
AX12b - Tranvía Glòries-Besòs	Adjudicado y en ejecución
Material móvil (L9, renovación L5 y otros, 89 trenes)	Adjudicado

\* Actuación incluida en el 3º Convenio de Financiación de Infraestructuras

## Programa de modernización y mejora

Actuación	Situación a diciembre de 2003	
MM01 - Conversión de L4 en L2. La Pau	Pep Ventura *	En servicio
MM02 - Nuevas estaciones de Metro	Maresme (L4) *	En servicio
	Metro Cardenal Reig (L5) *	Estudio informativo + EIA + proyecto constructivo redactados
	Virrei Amat (L5) *	Iniciados estudio informativo, de impacte ambiental y proyecto constructivo
MM03 - Mejora de estaciones y nuevos vestíbulos (Vallcarca y Feixa Llarga)		En redacción el proyecto constructivo de Vallcarca, acabado el de Feixa Llarga y en ejecución el de Sants Estació (L3)
MM04 - Adaptación de estaciones Metro a PMR (Líneas 1, 3, 4 y 5) *		Licitadas las obras de las líneas 1,4 y 5
MM05 - Renovación de vía de Metro		Licitada excepto L3 (FMB)
MM06 - Mejoras en explotación y mantenimiento		Sin datos
MM07 - Seguridad en la red de Metro		Licitado el sistema de vídeo-vigilancia centralizado (48 estaciones) (FMB)
MM08 - ATP-ATO Línea 4		Adjudicado
MM09 - Semi-soterramiento en Pallejà (FGC) *		Adjudicada y en ejecución
MM10 - Desdoblamiento vía el Palau- Martorell (FGC) *		Obra adjudicada y en ejecución
MM11 - Desdoblamiento Martorell- Olesa (FGC) *		Pendiente de estudio de impacto ambiental
MM12 - Supresión pasos a nivel (FGC) *		Adjudicado el de Callús, en licitación el de Piera y redactados los de Vallbona y Masquefa
MM13 - Adaptación a PMR (FGC)		En redacción los proyectos constructivos de adaptación
MM14 - Prolongación de andenes en Bonanova y Tres Torres (FGC) *		En servicio
MM15 - Señalización y control de la circulación (FGC)		Sin datos
MM16 - Nueva estación en Amadeu Torner		No iniciada

\* Actuación incluida en el 3º Convenio de Financiación de Infraestructuras

## Programa de intercambiadores

### Actuación

IN01 - Intercambiador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC y Renfe)

IN02 - Intercambiador Hospitalet Centre (Metro L1-L9 y Renfe)

IN03 - Intercambiador Sagrera Meridiana

IN04 - Intercambiador Arc de Triomf\*

IN05 - Intercambiadores relacionados con el TAV

IN06 - Intercambiador Martorell Central (FGC, Renfe y Estación Bus)

IN07 - Intercambiadores línea el Papiol - Mollet (Renfe y FGC)

IN08 - Intercambiadores línea Castelldefels - Sant Boi - Cornellà

IN09 - Intercambiador Quatre Camins\*

IN10 - Aparcamientos de disuasión (FGC)

IN11 - Nuevas estaciones de autobús y aparcamientos en estaciones de metro

### Situación a diciembre de 2003

Redactado anteproyecto y estudio de viabilidad económica (ATM)

Redactado proyecto básico (en colaboración con el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Hospitalet)

Proyecto y estudio de impacto ambiental en licitación

En revisión estudio de alternativas de remodelación

y mejora accesos

A cargo del GIF

Incluido en el desdoblamiento de FGC el Palau-Martorell

Efectuado el estudio de demanda de la línea

y los intercambiadores (ATM)

A prever en el proyecto constructivo de la L12

En servicio, inaugurado el 4/7/03

Sin datos

Licitada estación de autobuses de Cerdanyola del Vallès

\* Actuación incluida en el 3º Convenio de Financiación de Infraestructuras





En este primer año de vigencia del PDI 2001-2010 se han iniciado pues, las actividades preparatorias (redacción de estudios informativos o proyectos constructivos) en casi todas las actuaciones; están en ejecución las obras de los principales proyectos (L9, los dos tranvías, la prolongación de L5, el metro ligero de Can Cuiàs ya en servicio, etc.), lo que suponía un nivel de licitación del 56,79% del conjunto de las actuaciones; finalmente la obra ejecutada comportaba una inversión realizada de 325,3 M€, un 5,27% del total de la inversión prevista en estos programas del PDI 2001-2010 (datos del informe anual de junio de 2003).

## 1.2 Desarrollo de actuaciones del PDI

Para el desarrollo del PDI 2001-2010 aprobado por el Consejo de Gobierno de la Generalitat el 25 de junio de 2002, la ATM ha elaborado los estudios de tres actuaciones:

- Estudio de alternativas de trazado de la nueva línea Castelldefels - Sant Boi Sarrià: concurso convocado el 13 de junio de 2002; el estudio con el trazado acordado con los Ayuntamientos y la Comisión de seguimiento se aprobó en el Consejo de Administración del día 8 de mayo de 2003 (ver trazado en plano adjunto).
- Proyecto básico del intercambiador de la Torrassa (Hospitalet de Llobregat): de acuerdo con el Convenio suscrito con el Ayuntamiento, el concurso fue convocado el 13 de junio de 2002 y tras el acuerdo con el Ministerio de Fomento, el GIF y las administraciones consorciadas, se finalizó el mes de mayo de 2003 (ver planta y sección en plano adjunto).
- Estudio de alternativas de trazado del metro ligero Badalona Centre - Can Ruti (actualmente en elaboración): además del trazado, el estudio establecerá el punto de inicio del metro ligero.

Por otra parte la ATM participa activamente en las Comisiones de seguimiento, promovidas por la DGPT, de los proyectos constructivos, estudios informativos y estudios de viabilidad técnica de las siguientes 20 actuaciones del PDI:

- Prolongación de la línea L1: Hospital de Bellvitge - El Prat de Llobregat
- Nuevo vestíbulo y conexión a estación Hospital de Bellvitge de L1
- Prolongación de la línea L2 entre Sant Antoni y Fira 2
- Nuevo vestíbulo en la estación de Vallcarca de la línea L3
- Nueva estación de la línea L4 en Virrei Amat con correspondencia con la L5
- Nueva estación de L5 en Sant Ramon
- Nuevo vestíbulo en la estación de Can Vidalet en la línea L5
- Estudio informativo de la nueva línea L12: Castelldefels - Sarrià
- Prolongación Terrassa Rambla - Can Roca (FGC)
- Prolongación Sabadell Rambla - Pl. Espanya (FGC)
- Nuevo vestíbulo en la estación de Almeda de FGC
- Ensanchamiento de andén dirección Sarrià de la estación de Provença de FGC

- Nuevo vestíbulo (acceso calle Roselló) de la estación de Provença de FGC
- Estudio funcional de la estación de Sarrià de FGC
- Nueva estación en Vullpalleres (FGC)
- Prolongación de andenes y mejora de accesibilidad de la estación Peu de Funicular de FGC
- Mejora de accesibilidad en las estaciones de FGC (adaptación a PMR)
- Prolongación de andenes en la estación de Sant Gervasi (FGC) y mejora de accesibilidad
- Carril reservado para autobuses en Autopista A-2 entre Avenida Diagonal y Molins de Rei
- Intercambiador de Arc de Triomf

### 1.3 Estudios de viabilidad derivados del PDI

Como consecuencia de las alegaciones presentadas al PDI aprobado inicialmente, se acordó someter algunas de las actuaciones derivadas de sus peticiones a estudios de viabilidad, para poder decidir con mayor conocimiento de causa, su incorporación o no a este PDI 2001-2010 (en el segundo quinquenio) o en futuros Planes.

Los estudios de viabilidad realizados en este ejercicio 2003 son los siguientes:

- Estudio conjunto de la nueva línea ferroviaria orbital Mataró - Granollers, Granollers - Sabadell, Terrassa - Martorell y Vilafranca - Vilanova (en fase de ejecución), con Comisión de seguimiento independiente para cada uno de los cuatro tramos
- Prolongación del tranvía Diagonal - Baix Llobregat, en el tramo Sant Feliu - Molins de Rei - Quatre Camins
- Alternativas de trazado del Tranvía Cerdanyola - Centre Direccional - UAB / Sant Cugat
- Estudio de viabilidad de una nueva estación de FGC entre las estaciones de Sarrià y Peu del Funicular a la altura de la calle Anglí

Además se han lanzado a concurso y adjudicado dos estudios más de viabilidad, actualmente en fase de elaboración:

- Estudio de viabilidad de la prolongación: Sabadell - Castellar del Vallès (FGC)
- Estudio de viabilidad y de alternativas de trazado del tranvía Cornellà - Almeda - Feixa Llarga

### 1.4 Otros estudios y proyectos de trazado

Cabe mencionar la elaboración del documento "*Pasos inferiores*", realizado en colaboración con Renfe y la DGPT, en el que se analizan doce estaciones de la red de cercanías de Barcelona que necesitan un tratamiento específico de paso inferior, para posibilitar su cerramiento con ocasión de la integración tarifaria; en él se formu-



lan y evalúan propuestas técnicas concretas. Las estaciones analizadas son Vilanova i la Geltrú, Sitges, Playa de Castelldefels, Castelldefels, Gavà, Vilassar de Mar, El Masnou, Arenys de Mar, Mollet - Sant Fost, Montmeló, Montcada i Reixac -Santa Maria y Barberà del Vallès.

Por otra parte la ATM encargó el informe *Compatibilidad del emplazamiento del sincrotrón con los trazados ferroviarios en el ámbito del Centro Direccional del Vallès*, donde se analiza la repercusión que tendría la construcción del sincrotrón con relación a las diferentes propuestas de infraestructuras ferroviarias en este ámbito.

Finalmente la ATM ha elaborado también el documento *Propuesta inicial de actuaciones prioritarias en transporte público a los polígonos industriales de la RMB*, realizado como fruto del convenio firmado por la Associació Pacte Industrial de la RMB y la ATM, donde se ha formulado una primera propuesta de actuaciones en los 20 polígonos industriales con una menor oferta en TPC.

### 1.5 Plan de Servicios de Transporte Público Colectivo 2005

El Plan de Servicios es un instrumento de desarrollo de la función de planificación de los servicios y de establecimiento de programas de explotación coordinada para todas las empresas que los prestan, función que el artículo cuarto de los Estatutos, en su punto segundo b), otorga a la ATM.

La propuesta de Plan de Servicios se presentó al Consejo de Administración del 12 de diciembre de 2002 y a lo largo del 2003 se ha continuado trabajando en varios estudios complementarios. El contenido de estos estudios se resume al final de este punto y son:

- Viabilidad de implantación de carril reservado al autobús en los accesos a Barcelona
- Estudio de la movilidad de difusión en las paradas de autobuses interurbanos en el interior de Barcelona
- Situación actual y propuestas de mejora de los cruces semaforizados situados en los itinerarios de los servicios de transporte regular de viajeros (RMB)

La próxima inauguración del Forum Internacional de las Culturas en mayo de 2004 ha llevado a firmar un convenio de colaboración entre dicho organismo y la ATM, mediante el que la ATM presta soporte en la planificación de los transportes públicos que acceden al lugar y para la fabricación de títulos de transporte integrados, especiales para el acontecimiento.

Se han proseguido los estudios en colaboración con los ayuntamientos sobre la reorganización de servicios de transporte municipales. Este año se han llevado a cabo con los siguientes municipios:





- Granollers y municipios vecinos: Canovelles, Les Franqueses y La Roca
- Vilassar de Mar, Cabrils y Cabrera de Mar
- Igualada y municipios vecinos

Por otra parte, con vistas a la ampliación del servicio a las Personas con Movilidad Reducida (PMR) en todo el ámbito de la RMB, se ha elaborado un estudio para precisar los criterios de servicio a la parte de este colectivo (PMR Severa) que no pueden acceder al servicio regular adaptado.

En el campo de la nomenclatura se ha elaborado la propuesta inicial de denominación de las paradas del tranvía Sant Martí - Besòs.

Junto con el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Catalunya se ha iniciado un estudio sobre comparación de capacidades de los diferentes modos de transporte urbano y metropolitano.

#### **1.5.1 Viabilidad de implantación de carril reservado al autobús en los accesos a Barcelona**

Este estudio tuvo por objeto el análisis de la rentabilidad económico-social de los carriles bus con infraestructura específica en los cuatro principales accesos a Barcelona. La definición y valoración de las actuaciones necesarias para la implantación del carril bus en los tramos mencionados se expone a continuación.

##### **A) Corredor de Diagonal - Molins de Rei (11,1 km)**

El estudio "Implantación de un carril reservado para autobuses en la autopista AP-2 entre Molins de Rei y la avenida Diagonal", redactado por encargo de la DGPT, define varias alternativas, todas ellas basadas en la construcción de una calzada central segregada en dos carriles y reversible, con distintas posibilidades en cuanto a ramales de enlace de la misma con la red viaria general.

El tramo de la autopista AP-2, desde Diagonal hasta la ronda Litoral empieza con la conexión entre Diagonal y la autopista AP-2, a la altura de la ronda de Dalt y todos los ramales de enlace de ésta y accesos de Esplugues. Es un tramo donde deberán integrarse a las infraestructuras ya existentes, las correspondientes a la inserción de la nueva calzada central segregada para autobuses. La alternativa considerada consiga la total continuidad de la calzada central, definida en la mediana de la autopista AP-2, con los carriles bus existentes en la Diagonal.

La continuación por la autopista AP-2, de unos 4,5 km, dispone de una calzada central, que se inicia en el tramo de enlace descrito anteriormente, hasta el enlace de la autopista AP-2, la ronda Litoral y la autovía N-II, donde deben disponerse unos ramales específicos para autobuses que discurran soterrados y posibiliten que las circulaciones que provienen de la N-II se incorporen a la calzada central segregada de la autopista AP-2.



El tramo de la autopista AP-2 desde la ronda Litoral hasta el enlace de Molins de Rei, de unos 5 km, dispondría de una calzada central segregada que se inicia en el anterior tramo y finaliza en el enlace de Molins de Rei.

La Comisión de Seguimiento ha manifestado la viabilidad técnica de esta solución.

#### B) Corredor Gran Via Sur (3,3 km)

Podría situarse el carril bus, destinado a servir sólo los servicios de transporte público (autobús y taxi) con origen o destino en la nueva estación intermodal del Prat de Llobregat, en la mediana de la autopista, pero sería a costa de los carriles destinados al tráfico general, que vería reducido el número de carriles disponibles.

Debe considerarse que la construcción de la pata sur significó una sensible disminución de las intensidades de tráfico en el corredor, de manera que actualmente no se registran demoras significativas en este tramo.

El escaso ahorro de tiempo a conseguir lleva a considerar la poca conveniencia de la implantación de un carril bus en este tramo.

#### C) Corredor Meridiana - C58 (6,5 km)

El estudio "Implantación de un carril reservado para autobuses en la autopista C-58, entre el nudo de Ripollet y la avenida Meridiana" redactado por encargo del DPTOP en el año 2001, define dos alternativas, una siguiendo el trazado de la autopista y otra por la carretera N-150, basadas ambas en la concepción de un único carril de entrada a Barcelona:

La alternativa considerada discurre por la autopista C-58. Tiene su origen en la intersección de la Meridiana con la avenida de Río de Janeiro, y su final antes del puente sobre la línea de Renfe cercana al enlace de Ripollet. El carril de uso exclusivo para autobuses se sitúa a la derecha de la calzada de la autopista de entrada a Barcelona, ampliando la plataforma y segregándolo mediante barrera de seguridad rígida tipo New Jersey. El carril discurre en viaducto en unos 2 km para entrar en la Meridiana, salvando la N-150, la plataforma de Renfe y otros viales existentes en esta zona, con un trazado sensiblemente paralelo a la autopista C-58; y también discurre en estructura elevada para salvar los accesos a la estación de servicio existente en esta autopista.

El tramo desde el enlace de Ripollet hasta la autopista A-7, de unos 3 km, no puede ubicarse, como en el tramo anterior, a la derecha de la calzada de sentido a Barcelona, dado que el enlace de Ripollet impediría su continuidad; así la inserción más idónea sería una calzada central segregada que conectaría con la dispuesta en el siguiente tramo, mediante un ramal específico reservado para autobuses.



La DGPT está realizando el anteproyecto constructivo de este acceso. Aunque técnicamente viable, su coste es elevado.

#### D) Corredor Gran Via Norte (7,5 km)

El tramo de la autopista C-31 N desde la ronda Litoral hasta el enlace con ctra. B-500 cuenta con un trazado que transcurre elevado, en viaducto en algunos lugares, respecto a la trama urbana que atraviesa (Sant Adrià y Badalona) y presenta fuertes limitaciones de espacio (mediana estrecha) para la instalación de carriles sin afectar a la oferta destinada al tráfico general; se añaden las dificultades de conexión al nudo de ronda Litoral. Todos estos factores hacen prácticamente inviable la instalación de carril bus sin reducir el número de carriles destinados a la circulación general en un tramo donde, además, las intensidades de circulación de autobuses son inferiores que en el resto de corredores.

El tramo de la autopista C-31 N, desde el enlace ctra. B-500 hasta el enlace con la B-20 presenta una sección transversal similar a la del anterior, aunque en este caso existe la posibilidad de ampliar la plataforma de la autopista por el exterior. A pesar de todo y considerando que un carril bus en este tramo no tendría continuidad en dirección a Barcelona, y considerando que su implantación de forma aislada no supondría prácticamente ninguna mejora en el tiempo total de recorrido del corredor, debido al estrangulamiento que supondría el tramo de Badalona antes mencionado, se descarta la implantación de carril bus.

El estudio de alternativas de la DGPT confirma la poca viabilidad constructiva de este proyecto.

### **1.5.2 Movilidad de difusión**

El objetivo de este estudio fue el análisis de los movimientos de los usuarios que llegan en autobús interurbano desde el exterior de Barcelona, una vez se han apeado. Esta información puede ayudar a decidir la idoneidad de las ubicaciones de las mencionadas estaciones o, alternativamente, la conveniencia de modificar su situación.

El ámbito del estudio ha sido el conjunto de las líneas bajo competencia de la DGPT y la EMT de carácter interurbano, así como las de ámbito nacional e internacional.

El número de paradas consideradas fue 24, entre las que cabe destacar las estaciones de Fabra i Puig, del Nord, Sagrera, Sants, Borrell - Josep Tarradellas, Collblanc y Pl. Espanya (Paral·lel).

El estudio consistió en la realización de 3.415 encuestas personales a los usuarios /clientes mientras esperaban la llegada del autobús.



Algunas de las conclusiones a las que llega el estudio son las siguientes:

- Para el 64,5% de los encuestados el desplazamiento se efectuó por motivo trabajo o estudios
- El 43,7% de los encuestados van a pie hasta la parada. El segundo modo más utilizado es el metro
- El 50% de los encuestados utiliza el autobús, descartando el tren como modo alternativo, debido a que la parada de autobús es más cercana al origen y /o el destino del desplazamiento. El 33,2% de los encuestados considera que es más cómodo el autobús y el 25,7% lo utiliza porque no hay estación de tren en su municipio
- El tiempo del desplazamiento en el autobús es de 36,2 minutos de media para el total de viajeros de la muestra
- La distancia media que han recorrido los encuestados que van a pie hasta la parada de autobús es de 575 metros.

### **1.5.3 Situación actual y propuestas de mejora de los cruces semaforizados situados en los itinerarios de los servicios de transporte regular de viajeros**

El inventario de los cruces problemáticos se llevó a cabo mediante una encuesta realizada a los operadores, a quienes se pedía definir los principales cruces con dificultades de paso. La información obtenida sirvió para identificar un conjunto de puntos conflictivos en la red viaria.

Posteriormente se seleccionaron los puntos de más importancia, procurando cierta homogeneidad en la distribución territorial. Estos cruces o tramos de calle se encuentran en los municipios de Vilafranca del Penedès, Pallejà, La Palma de Cervelló, Terrassa, Sabadell (2 puntos), Barberà del Vallès, Montcada i Reixac, Mollet del Vallès (4 puntos), Granollers (2 puntos), Mataró, La Llagosta, Arenys de Munt, Esparreguera, Cardedeu y Vilassar de Dalt.

Para cada cruce se aporta la información siguiente:

- Inventario vial y fases semafóricas
- Plano de aforo direccional
- Aforo manual
- Inventario fotográfico
- Composición del tráfico
- Análisis de intensidades y capacidades
- Diagnóstico y propuestas
- Intensidades y capacidades resultantes mediante la aplicación de la propuesta

En general, las soluciones propuestas son cambios de tiempos de verde que favorecen el paso de los autobuses, aunque a veces se detecta que sólo es necesario controlar el estacionamiento ilegal.



## 2 GESTIÓN DE PROYECTOS

### 2.1 Tranvía Diagonal - Baix Llobregat

El Consejo de Administración de la ATM, en sesión ordinaria de 27 de febrero, aprobó definitivamente la Modificación número 1 del Proyecto constructivo del Sistema de Tranvía - Metro Ligero en el corredor Diagonal - Baix Llobregat, correspondiente al tramo Av. Diagonal / Martí Franqués - Carretera de Collblanc.

El Comité Ejecutivo de 3 de abril de 2003 aprobó los aspectos técnicos de los ajustes de trazado en la Av. Barcelona y en la Av. Baix Llobregat, en los términos municipales de Sant Joan Despí y Cornellà de Llobregat. Estos ajustes, que se formalizaron en el Modificado número 2, supusieron la sustitución de las paradas 27 y 28 por una única en la Av. Baix Llobregat, a la altura de la calle de la Font Santa, y la prolongación de la línea T2 a lo largo de la Av. Barcelona, ejecutando en vía única el tramo del ramal de T3 de la Av. Baix Llobregat hasta el nuevo apeadero. El Proyecto modificado fue aprobado definitivamente por el Consejo de Administración de 28 de julio de 2003.

En este mismo Consejo de Administración se aprobó el Proyecto de Explotación del sistema y los costes anuales que de él se derivarán, tanto en la primera fase prevista (líneas T1, T2 y T3 hasta P28), como en la segunda fase (T3 hasta P31).

En el Proyecto de Explotación se describen la red de tranvías y las frecuencias de paso de la siguiente manera:

- La red está formada por tres líneas, que se denominan de forma abreviada T1, T2 y T3.
- Estas tres líneas comparten tramos comunes en la operación: todas ellas discurren por el tramo P01-P16 (Francesc Macià - Montesa). A partir de esta estación, las líneas T1 y T2 comparten un tramo hasta la P22 (Bon Viatge) donde acaba la línea 1, mientras que la línea 2 sigue hasta el Baixador (extremo de la Av. Barcelona). Por otra parte, la línea 3, además del tramo común, se prolonga desde la bifurcación posterior a la P16 hasta la parada P31 (Consell Comarcal del Baix Llobregat).
- Intervalos de paso:

#### Intervalos de paso en días laborables

	5-7 h	7-22 h	22-24 h	22-2 h (vie. y sáb.)
<b>P1 - P22</b>	20'	5' - 10'	20'	20'
<b>P22 - P26</b>	20'	15'	20'	20'
<b>P16 - P31</b>	20'	15'	20'	20'
<b>Tronco común</b>	10'	5'	10'	10'



### Intervalos de paso en sábados

	5-16 h	16-22 h	22-2 h
<b>P1 - P22</b>	20'	15'	20'
<b>P1 - P26</b>	20'	15'	20'
<b>P16 - P31</b>	20'	15'	20'
<b>Tronco común</b>	10'	7,5'	10'

### Intervalos de paso en domingos, festivos y vísperas de festivo

	6-24 h	24-2 h
<b>P1 - P22</b>	20'	20'
<b>P1 - P26</b>	20'	20'
<b>P16 - P31</b>	20'	20'
<b>Tronco común</b>	10'	10'

Destacan como hechos significativos en el proceso de puesta en funcionamiento de la red tranviaria del Baix Llobregat durante el año 2003:

- En abril, los cuatro primeros tranvías fabricados, superaron las pruebas estáticas y dinámicas necesarias para ser homologados por la DGPT.
- En mayo llegaron las primeras unidades de tranvía a las cocheras de Sant Joan Despí.
- En agosto empezaron a circular los tranvías, en período de pruebas, entre las paradas 20 y 22 en los términos de Sant Joan Despí y Cornellà de Llobregat.
- En septiembre se inauguró el intercambiador de Maria Cristina y en noviembre entró en servicio el de Palau Reial.
- A mediados de noviembre comenzaron las pruebas con tranvías entre las paradas 22 y 26 en Sant Joan Despí.
- A principios de diciembre comenzaron las pruebas con tranvías en la Diagonal.
- En diciembre se realizaron las pruebas con tranvías en toda la línea T1.

La descripción de los aspectos más significativos de las obras en los diferentes términos municipales es la siguiente:

Barcelona: Las principales actuaciones se realizaron en la calle Adolf Florensa y en la Av. Xile. Cabe señalar que la implantación del tranvía en esta zona ha supuesto la ejecución de un paso inferior entre las Escuelas Técnicas Superiores de Industriales y de Arquitectura, y la modificación de los vestíbulos del metro de Maria Cristina y de Palau Reial (L3), con implantación de ascensores accesibles para PMR.

Hospitalet de Llobregat: Se desarrollaron tanto las obras de urbanización como las obras tranviarias a lo largo de la Carretera de Collblanc, en todo el término, y se



amplió la calzada existente para permitir la implantación del tranvía, por medio de pasarelas de peatones en el Puente de Collblanc y en el Puente de Can Rigalt. El cajón para el desvío de una importante línea de alta tensión requirió el desvío provisional del tráfico.

Esplugues de Llobregat: Las obras se centraron principalmente en la Av. Laureà Miró, donde se amplió el Puente de Esplugues y el Puente de Can Clota.

Cornellà de Llobregat: Se finalizaron las obras de la Carretera de Esplugues y del cajón del intercambiador de Cornellà, que permitirá el paso bajo la línea de Renfe, tanto del tranvía como del tráfico viario.

Sant Joan Despí: Se finalizó la ejecución de la plataforma tranviaria en la BV-2001 y en la Av. Barcelona hasta la parada P26. Se procedió a la urbanización de las cocheras y a la construcción del edificio de talleres.

Sant Just Desvern: Se inició la ejecución de la reposición de servicios afectados y de la estación transformadora del Walden en la Carretera Reial; se inició la colocación de los elementos de vía en Sant Martí de l'Erm. Se finalizó la estructura y la excavación correspondiente al paso inferior bajo la A2, que supuso el desvío, por fases de ejecución, del tráfico de esta autopista.

Durante el próximo 2004 se prevé:

- En abril, la puesta en servicio comercial de la primera fase de explotación.
- La continuación de las obras entre P28 y P31 y la posterior puesta en funcionamiento de la segunda fase de explotación.
- La finalización de los acabados de urbanización de las líneas T1, T2 y T3.
- Las obras de urbanización para el cumplimiento del Convenio de Cesión desde la P31 hasta el límite de Sant Feliu de Llobregat.

Los puntos críticos presumibles en las obras pendientes pueden ser las afectaciones al tráfico en la Carretera Reial en Sant Just Desvern y la estructura del Pont Reixat.



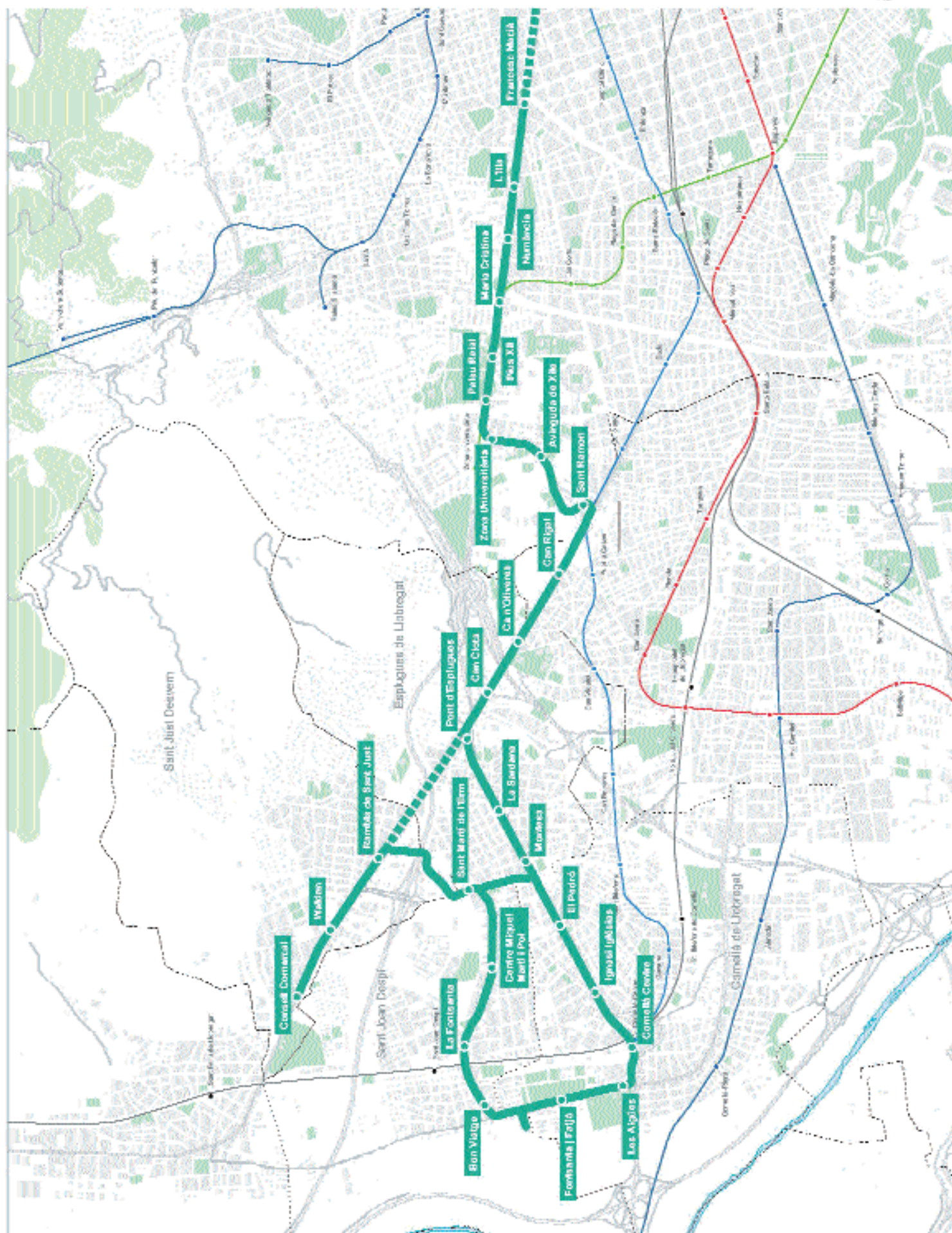


# TRAÇAT DEL TRAMBAIX



0 500 1000 m

Desembre 2003



## 2.2 Tranvía Sant Martí-Besòs

El 3 de enero de 2003 se firmó el contrato para la ejecución y explotación del Tranvía - Metro Ligero Sant Martí - Besòs en los términos municipales de Barcelona, Sant Adrià de Besòs y Badalona, con un presupuesto de 205 M€. El tranvía consta de 3 fases que en principio quedaron definidas de la siguiente manera:

- Fase 1      Estació del Nord - Sant Adrià de Besòs (Renfe)
- Fase 2      Ciutadella | Wellington - Badalona
- Fase 3      Rambla de la Mina

Los plazos previstos de entrada en servicio eran, para la fase 1, el mes de abril de 2004, y para la fase 2, el mes de enero de 2005, en coordinación con la construcción de las obras de remodelación y soterramiento de la Gran Vía. El tramo de la Rambla de la Mina se ejecutará en el plazo de 12 meses contados desde el momento en que se disponga de los terrenos.

El acta de comprobación del replanteo, acto que da inicio a la ejecución de las obras, se firmó el 7 de enero de 2003. A partir de esta fecha las obras se han desarrollado a buen ritmo por lo que se refiere a la fase 1, y con algunas dificultades en la fase 2.

Las incidencias más destacadas de la fase 1 han sido:

- La modificación de trazado del tramo de la fase 1, que el Comité Ejecutivo de 15 de septiembre estableció, según el itinerario Sant Adrià (Renfe) - Fòrum 2004 - Diagonal - Glòries - Meridiana - Ciutadella Vila Olímpica (L4 Metro), dejando sin efecto temporalmente la conexión tranvía-metro-ferrocarril en la Estació del Nord.
- El Convenio firmado entre la ATM, Infraestructures del Llevant de Barcelona, SA, y Tramvia Metropolità, SA, para la colaboración en la ejecución de diferentes obras del sistema tranviario que nos ocupa en el sector de la calle Taulat, ratificado por el Consejo de Administración de 28 de julio de 2003.
- La firma del convenio con el Ayuntamiento de Sant Adrià de Besòs modificando la sección de la plataforma a lo largo de la Av. Catalunya y reduciendo el número de paradas en la calle Cristòfol de Moura, ratificado por el Consejo de Administración de 10 de diciembre de 2003, que manifiesta el total acuerdo de Ayuntamiento con la implantación del tranvía en su término.

En el segundo tramo de las obras, actualmente Diagonal - Rambla del Poblenou - Gran Vía - Alfons el Magnànim - Cristòfol de Moura - Sant Adrià de Besòs - Badalona, cabe señalar las dificultades en buena parte del trazado que podrían comprometer seriamente los plazos de entrada en servicio de la segunda fase del tranvía:

- En la Rambla del Poblenou, aparte de la contestación vecinal, está en curso, a cargo de Bagursa, la modificación del PGM y las expropiaciones necesari-





rias para dejar un ancho de plataforma suficiente desde la calle Perú hasta la Gran Vía.

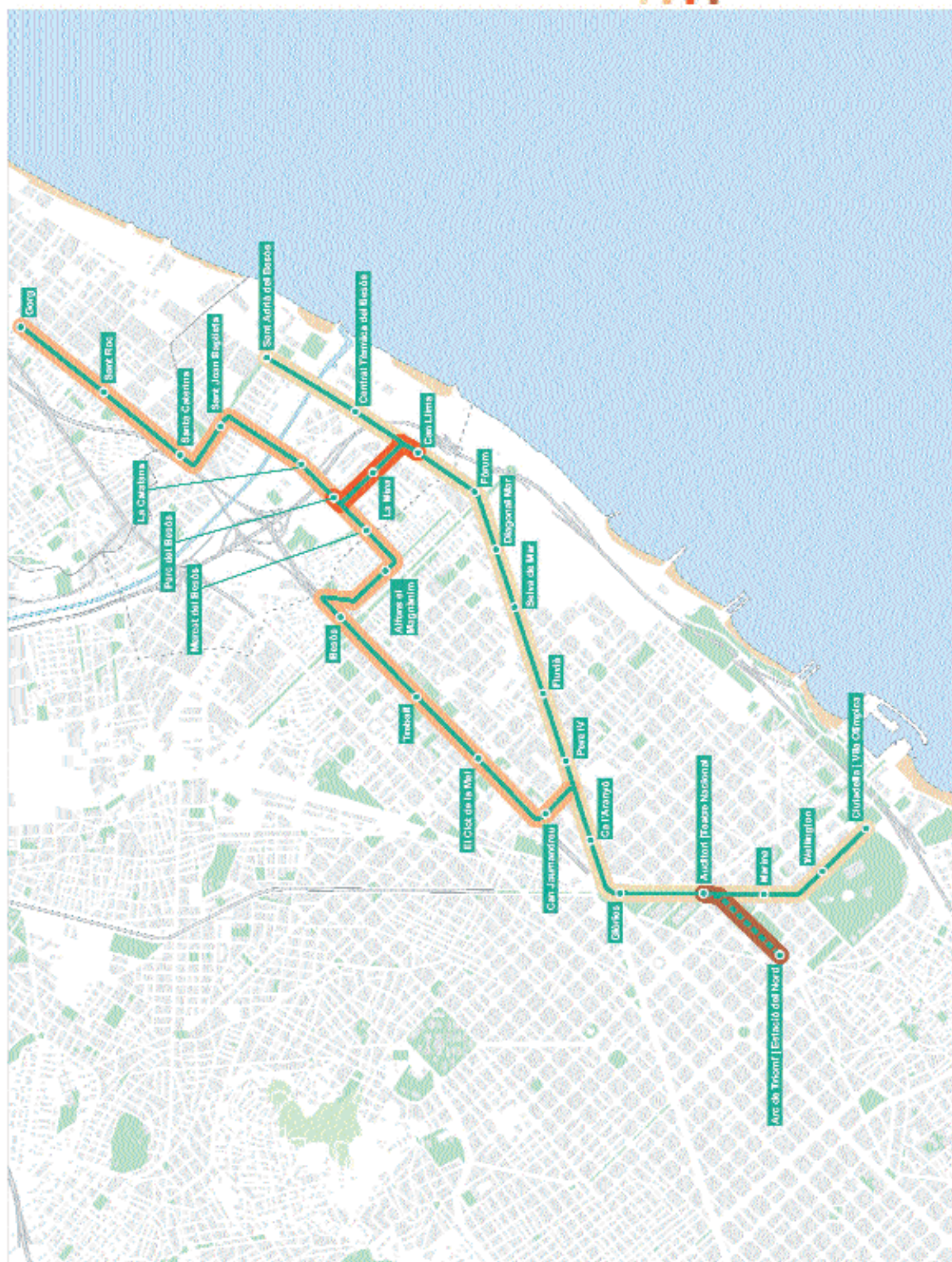
- En Alfons el Magnànim no se dispone del permiso de la Comisión de obras del Ayuntamiento para iniciarlas.
- El mismo caso es el de la calle Cristòfol de Moura donde está prevista la ejecución, sin fecha de finalización, de un aparcamiento soterrado que ocupa parte de la plataforma tranviaria, incidiendo de manera negativa en la implantación del tranvía.
- Finalmente en Marquès de Mont-roig, Badalona, la presión vecinal ha paralizado las obras iniciadas durante el mes de septiembre. Hay discrepancias con los responsables municipales sobre el ámbito de la urbanización que debe llevarse a cabo.

El concesionario entregó una primera versión del Proyecto de Explotación el 26 de marzo de 2003, tal como exige el contrato de Concesión. Posteriormente y tras una primera revisión, Tramvia Metropolità del Besòs entregó el Proyecto de Explotación con una serie de aclaraciones.

El Comité Ejecutivo de la ATM del 15 de septiembre acordó que la línea 1 de este sistema tranviario acabe en la calle Wellington, en lugar de en la Estació del Nord-Arc de Triomf. En este sentido, el concesionario ha rehecho el Proyecto de Explotación, entregándolo definitivamente el 28 de noviembre, para su revisión por parte de los servicios técnicos de la ATM.







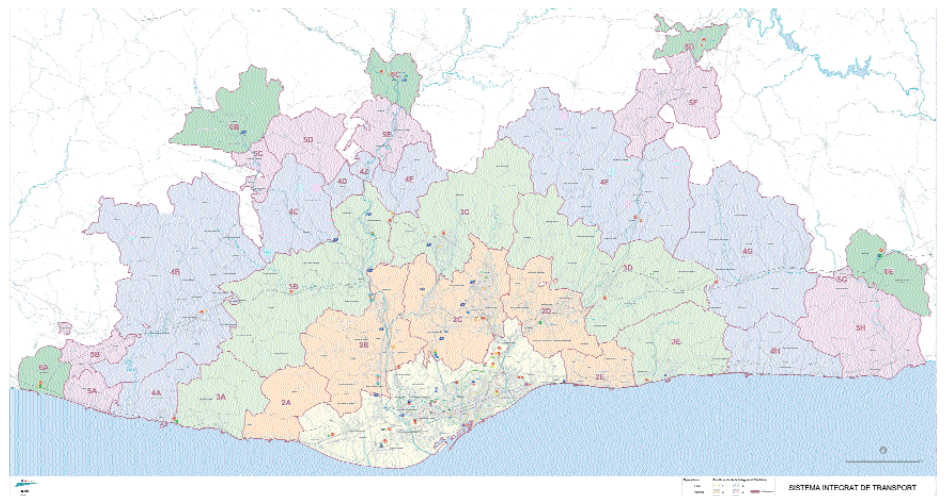




### 3 SISTEMA TARIFARIO INTEGRADO

El proyecto de la Integración Tarifaria en el conjunto de la RMB, promovido por la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y la EMT, se aprobó por el Consejo de Administración de la ATM en noviembre del 2000 con los siguientes objetivos:

- Crear un sistema de tarifas fácil de entender y basado en principios aceptados por los usuarios..
- Que el sistema de transporte público metropolitano sea percibido como una red integrada.
- Contribuir a posicionar el transporte público como sistema más atractivo para los usuarios.



El calendario de implantación de este proyecto en los diferentes operadores ha sido el siguiente:

**Año 2001**

Asser, Authosa, Autocars R. Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cingles Bus, Cintoí Bus, Empresa Casas, Empresa Plana, Empresa Sagalés, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Fytasa, Hispano Igualadina, La Vallesana, Martí Colomer, Metro de Barcelona, Mohn, Oliveras, Rodalies Renfe (primera corona), Rosanbus, Sarbús, Soler i Sauret, TMB, Transports Generals d'Olesa, Transports Lydia, Transports Públics, Tusgsal y los servicios urbanos de Sabadell (TUS) y Sant Cugat del Vallès (Sarbús y Saiz Tour).

**Año 2002**

Todos los servicios de Rodalies Renfe, Bus Castellví, Empresa Pous, Hispano Llacunense, Marès-Trans, Monferri Hnos. y los servicios urbanos de Castellbisbal (Autos Castellbisbal), Mataró (Mataró Bus) y Rubí (Transports Públics) y el servicio de autobús del puerto (Transports Ciutat Comtal).

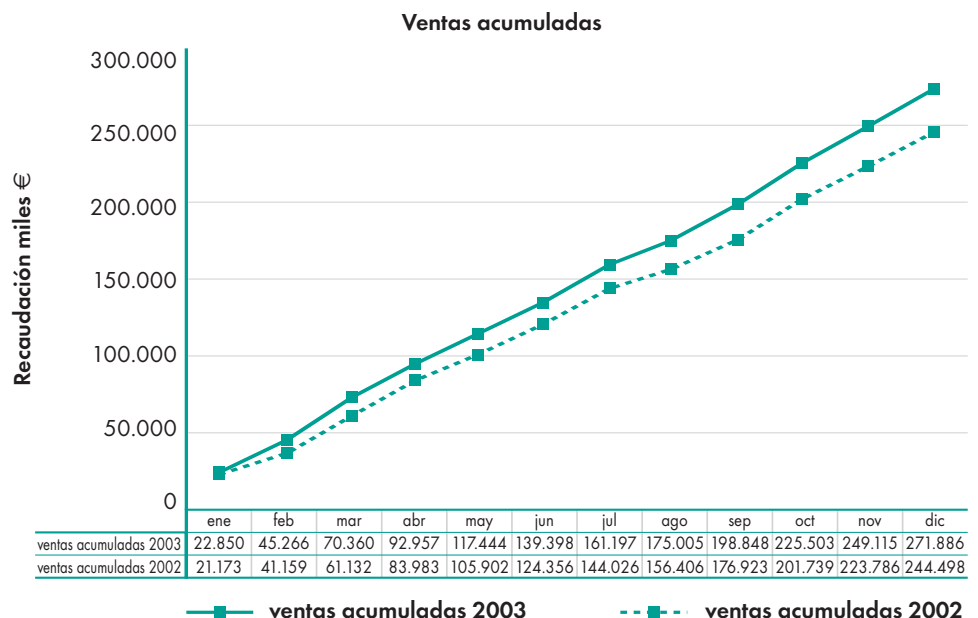
### Año 2003

- El 1 de enero se integraron los servicios urbanos de Terrassa (TMESA) y de El Papiol (Autos Castellbisbal) y el operador interurbano Hispano Llacunense
- El 15 de enero se integraron el servicio urbano de Granollers (Autobusos de Granollers)
- El 3 de marzo se integró el servicio urbano de Vallirana (Soler i Sauret) y el servicio interurbano instado por el municipio de Mollet del Vallès • El 24 d'abril es va integrar el servei urbà de Molins de Rei (Molins Bus UTE)
- El 24 de abril se integró el servicio urbano de Molins de Rei (Molins Bus UTE)
- En el mes de mayo se incorporaron los servicios urbanos siguientes:
  - 2 de mayo de 2003, Cerdanyola del Vallès (Sarbus)
  - 5 de mayo, Vilassar - Cabrera de Mar (Empresa Casas)
  - 7 de mayo, Igualada (TUISA)
- El 7 de mayo también se integró el operador interurbano SA Masats Transports Generals

### 3.1 Ventas y utilización del Sistema Tarifario Integrado (STI)

El año 2003 se han recaudado 271.885.709,86.- €, sin IVA, por la venta de títulos integrados. Esta recaudación representa un crecimiento de un 11,20% respecto a las ventas de títulos integrados del cierre del año 2002 (244.498.066,56.- € sin IVA) y un 33,32% respecto a las del año 2001.

La recaudación mensual acumulada respecto al año 2002 se representa en el gráfico siguiente:





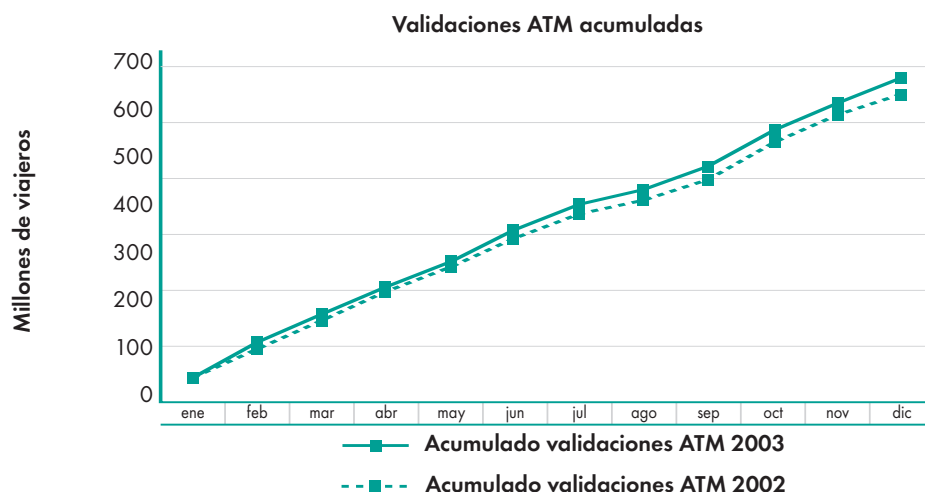
Respecto a las unidades vendidas de títulos integrados, han sido 36.443.513 títulos ATM (excluyendo las unidades T-Esdeveniment), que superan los 34.462.504 títulos vendidos en el ejercicio 2002. Ello representa un crecimiento de un 5,73% en el número de unidades vendidas el año 2002 y de un 15,09 % respecto las del primer ejercicio de implantación del STI (31.660.888 de títulos vendidos).

El siguiente cuadro recoge, de forma más detallada, la venta de títulos integrados, los desplazamientos asignados y la recaudación del ejercicio 2003, por tipo de título ATM:

Título	Unidades vendidas	%	Desplazamientos vendidos*	%	Recaudación	%
T-DIA	220.643	0,61	1.765.144	0,37	939.722,91	0,35
T-10	34.195.959	93,79	341.959.590	72,07	206.747.070,88	76,04
T- 50/30	1.259.467	3,45	62.973.350	13,27	32.897.767,29	12,10
T-Mes	675.733	1,85	53.806.559	11,34	24.999.837,75	9,19
T-Esdeveniment	21.500	0,06	906.000	0,19	182.710,28	0,07
T-Trimestre	16.468	0,05	3.910.549	0,82	1.774.287,39	0,65
T-Jove	25.553	0,07	6.075.991	1,28	2.739.844,77	1,01
T-Familiar	43.690	0,12	3.058.300	0,64	1.604.468,59	0,59
<b>TOTAL</b>	<b>36.459.013</b>	<b>100,00</b>	<b>474.455.483</b>	<b>100,00</b>	<b>271.885.709,86</b>	<b>100,00</b>

\* desplazamientos asignados por el Reglamento de la Mesa de la Cámara

Las validaciones totales efectuadas con títulos integrados ATM durante el año 2003 han sido 582.711.266 validaciones. Ello supone un incremento del 5,56% respecto las validaciones del ejercicio 2002 (551.995.924 validaciones) y un 26,3% respecto las validaciones de cierre de ejercicio 2001 (461.616.879 validaciones).



Del total de validaciones de los títulos ATM en el año 2003, la T-10 representa el 72,17% de los viajes con títulos integrados, seguida de la T-50/30 que representa el 13,32% y la T-Mes supone un 11,90 % de los viajes, tal como muestra el siguiente cuadro.

#### Validaciones títulos ATM 2003

Título	Validaciones	% Utilización
T-DIA	949.456	0,16
T-10	420.596.727	72,18
T- 50/30	77.635.081	13,32
T-Mes	69.321.869	11,90
T-Esdeveniment	253.081	0,04
T-Trimestre	4.183.970	0,72
T-Jove	5.754.626	0,99
T-Familiar	4.016.456	0,69
<b>TOTAL</b>	<b>582.711.266</b>	<b>100,00</b>

Esta distribución en el uso de títulos integrados tiende a la estabilidad si se compara con la distribución de los últimos ejercicios.

#### Validaciones de títulos ATM (%)

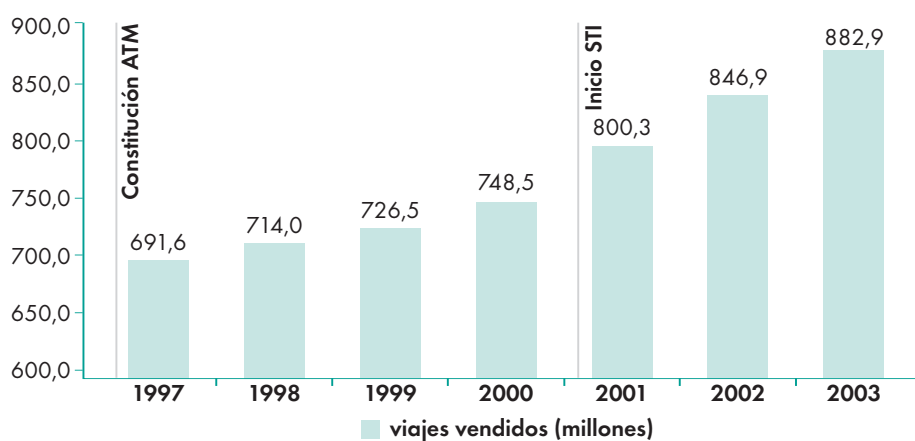
Título	2001	2002	2003
T-10	71,80	72,34	72,18
T- 50/30	11,70	13,33	13,32
T-Mes	16,32	12,30	11,90
Otros	0,18	2,03	2,60
<b>TOTAL</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Por lo que se refiere a la incidencia de títulos integrados en el global de los desplazamientos se constata la consolidación del uso de títulos integrados alcanzando una cuota de casi el 70% de las validaciones del sistema.

	2001	2002	2003
Validaciones títulos ATM	461.616.879	551.995.924	582.711.266
Validaciones totales del sistema	755.430.000	800.050.000	837.127.500
Utilización de los títulos integrados	61,11%	69,00%	69,61%



Para observar la evolución en el uso del transporte público desde antes de la introducción del STI, es necesario convertir los títulos vendidos en viajes potenciales, modo con el que anteriormente se calculaba la cifra de viajeros. Este ejercicio conduce a un cálculo de 883 millones de viajes vendidos, cifra que representa un incremento acumulado, desde el inicio de la integración tarifaria, del 18%.



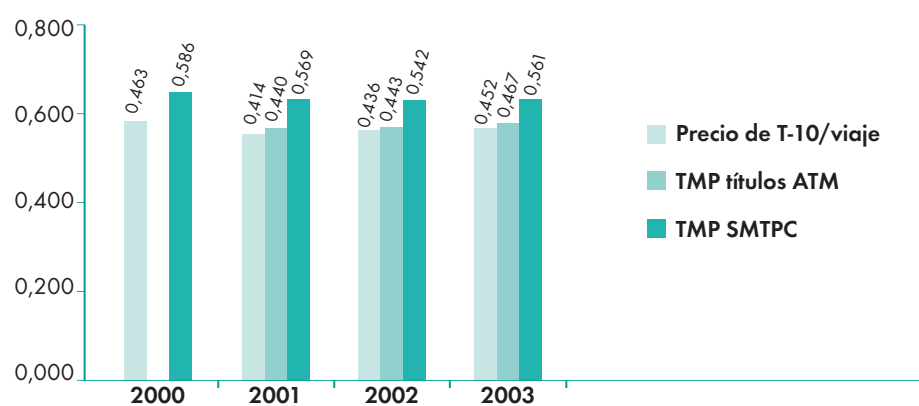
### 3.2 Tarifa media ponderada

La evolución de las tarifas medias ponderadas desde la introducción del STI ha sido la siguiente:

	precio viaje T-10 (€)	% variación interanual	TMP títulos ATM (€)	% variación interanual	TMP sistema (€)	% variación interanual
<b>2000</b>	0,4634				0,5856	
<b>2001</b>	0,4142	-10,62	0,4397		0,5690	-2,83
<b>2002</b>	0,4361	+5,29	0,4429	+0,73	0,5422	-4,71
<b>2003</b>	0,4517	+3,58	0,4666	+5,35	0,5612	+3,50



Puede observarse el incremento de la tarifa media de los títulos ATM que viene dada por una mayor adecuación del número de zonas de los títulos a la realidad del desplazamiento.



### 3.3 Índice de intermodalidad

Tal como preveía el proyecto del STI, durante el ejercicio 2003 se ha implementado el *bit* de seguimiento de los títulos magnéticos, de manera que no se han realizado encuestas para la determinación de distribución de ingresos.

Así la intermodalitat del ejercicio medida con el nuevo sistema da los siguientes resultados:

#### Índice de intermodalidad 2003

Título	Índice %
T-DIA	6,66
T-10	19,85
T- 50/30	26,19
T-Mes	14,00
T-Trimestre	12,64
T-Jove	19,52
T-Familiar	17,36

El grupo técnico de Integración tarifaria está en proceso de análisis de los resultados de explotación del *bit* de seguimiento con el fin de maximizar su fiabilidad.



#### 4 SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO NOCTURNO

En noviembre de 2001 se pusieron en marcha 17 nuevas líneas metropolitanas de autobús nocturnas. Los datos de utilización de estos servicios para el 2003 son los siguientes:

##### Servicios interurbanos nocturnos año 2003

Línea	Destino	Viajeros
N30	Vilanova- Vilafranca	65.984
N40	Vilafranca	8.121
N50	Martorell	19.416
N51	Esparreguera	13.461
N60	Terrassa- Vacarisses	13.068
N61	Rubí	28.692
N62	UAB- Sant Cugat	25.479
N63	Terrassa- Matadepera	11.044
N64	Sabadell	36.085
N65	Sabadell- Castellar del Vallès	25.935
N70	Caldes de Montbui	8.617
N71	Granollers	35.168
N72	La Garriga	10.706
N73	Granollers- Sant Celoni	24.408
N80	Mataró	32.996
N81	Vilassar	21.537
N82	Mataró- Pineda	53.258
<b>Total</b>		<b>433.975</b>

Comparando esta cifra total con la correspondiente al año 2002 se aprecia un incremento de demanda del 40,5%.

	viajeros	Δ (%)
<b>2002</b>	308.973	40,5
<b>2003</b>	433.975	

## 5 ACTUACIONES CONTRA EL FRAUDE

El grupo constituido en el 2002 ha continuado actuando en las líneas definidas: normativa, operativa y de comunicación.

### 5.1 Línea normativa

En esta línea, el grupo ha formulado una propuesta legislativa para adecuar el marco normativo que regula el fraude en el sistema metropolitano de transporte público colectivo en todas sus tipologías. Las administraciones titulares de los servicios deben implementar esta adecuación que ha aprobado el Consejo de Administración de la ATM.

**Estudio del fraude existente:** Se ha realizado un estudio homogéneo del nivel de fraude en el ámbito del STI por el método de encuesta personal a bordo de los vehículos, en un mismo contexto temporal, en días laborables. El universo de estudio fue todos los operadores integrados, tanto ferroviarios como por carretera, y tanto urbanos como interurbanos.

Se presentan los resultados en una tabla con tres columnas: los resultados obtenidos sobre la muestra (99.035 etapas de transporte analizadas), expandidos a valores totales de sistema (el universo es de 2.792.744 etapas en día laborable medio) y en porcentaje de fraude.

#### Resultados del estudio del fraude en día laborable medio

	muestra	universo	%
<b>Etapas</b>	<b>99.035</b>	<b>2.792.744</b>	<b>100</b>
Reconoce no llevar título	664	21.598	0,8
Número de zonas incorrecto	2.392	45.217	1,6
Identificación incorrecta	312	11.690	0,4
Título no validado	1.306	40.552	1,5
No muestra título y declara nº de zonas incorrecto	94	2.190	0,1
<b>Fraude hallado</b>	<b>4.678</b>	<b>119.481</b>	<b>4,3</b>
No quiere mostrar el título	1.333	45.700	1,6
Dice que no tiene tiempo	579	21.227	0,8
Dice que no lo encuentra	400	13.814	0,5
Fraude probable	2.312	80.741	2,9
<b>TOTAL FRAUDE</b>	<b>6.990</b>	<b>200.222</b>	<b>7,2</b>



## 5.2 Línea operativa

Con el fin de crear una sistemática homogénea de inspección y, con base al marco normativo común, realizar una misma tarea de intervención en toda la red, se convino crear un grupo técnico contra el fraude, el propósito del cual es intercambiar información, tendencias e incidencias en sus actuaciones inspectoras y coordinar determinadas actuaciones cuando se considere conveniente. El grupo está formado por representantes de los operadores integrados y de la propia ATM. La primera tarea realizada ha sido un curso de formación de interventores.

**Curso de formación de interventores:** Se impartió un curso de formación de interventores durante los meses de octubre y noviembre; su contenido fue elaborado por el grupo técnico de actuación contra el fraude. Asistieron 50 personas de 26 operadores de transporte.

El temario del curso se distribuyó en cuatro sesiones: el Sistema Tarifario Integrado, Normativa, Procedimientos de actuación y Actitudes del interventor.

## 5.3 Línea de comunicación

Se propuso iniciar, durante el año 2004, la información al ciudadano /usuario de las actuaciones contra el fraude y de sus resultados.

## **6 ATENCIÓN AL CIUDADANO**

### **6.1 Atención personalizada**

Este servicio ha continuado aumentando su actividad a lo largo del año 2003 realizando la atención telefónica y la respuesta a los escritos recibidos por vía electrónica, y a los documentos entrados por el Registro de la ATM.

El volumen de consultas atendidas por vía telefónica ha sido de 2.400, y se ha dado respuesta a 1.020 escritos llegados mediante correo electrónico y correo postal.

Las temáticas de estas consultas han estado principalmente referidas a:

- Funcionamiento del Sistema Tarifari Integrado
- Informaciones sobre las diversas actuaciones incluidas en el PDI 2001-2010
- Información sobre los servicios de los operadores de transporte
- Quejas y reclamaciones por el funcionamiento de servicios de transporte
- Incidencias en el funcionamiento de los títulos integrados de transporte

### **6.2 Biblioteca**

Este centro de documentación especializado en transporte público ha aumentado su fondo incorporando 400 nuevas publicaciones y manteniendo su hemeroteca con un volumen de 125 títulos de revistas y publicaciones periódicas.

Se han atendido un total de 75 visitas a la biblioteca.

### **6.3 Web ([www.atm-transmet.org](http://www.atm-transmet.org))**

El mantenimiento y actualización de los contenidos de la página web ha generado un aumento en el número de visitas respecto al año anterior; se han contabilizado un total de 107.200 visitas.





## 7 CENTRO DE INFORMACIÓN TransMet

En el año 1998 se firmaron los primeros protocolos de colaboración con los operadores de transporte público, y con las principales emisoras de radio, para ofrecer el servicio de información acerca del estado de la red de transporte público metropolitano y las noticias que va generando el sistema.

Durante el año 2003 las emisoras de radio que realizan conexiones son: Catalunya Ràdio - Catalunya Informació, Com Ràdio, Cadena Cope, Onda Cero Ramblas, Ràdio Barcelona - Cadena Ser, Ona Catalana Barcelona - Ona Música Barcelona, RAC 1 - RAC 105, Ràdio Gràcia, Ràdio Club 25, Ràdio Ciutat Badalona, Ràdio Rubí, Ràdio Ripollet, Ràdio Hospitalet, Ràdio Santa Perpètua, Ràdio Premià, Ràdio Florida, Ràdio Castelldefels, Ràdio Sant Feliu, Ràdio Sant Cugat y Ràdio Sabadell.

Este año se han realizado un total de 8.060 conexiones, emitiendo 1.154 informaciones de interés, y en un 20% de los casos estas conexiones han informado de incidencias en el sistema.

El otro medio que permite hacer conexiones en directo es la televisión. Durante este año, a través del teletexto de Televisió de Catalunya ha sido posible el acceso inmediato y permanente, durante 24 horas al día, a las incidencias del transporte metropolitano, la misma información que proporciona el Centro de Información TransMet en las comunicaciones radiadas. También se puede acceder a esta información a través de la web de TV [www.tvcatalunya.com/atm](http://www.tvcatalunya.com/atm) o a través de un enlace en la web de la ATM [www.atm-transmet.org](http://www.atm-transmet.org) y en la del portal Movilidad de la Generalitat de Catalunya [www.mobilitat.net](http://www.mobilitat.net).



## 8 PLANOS DE LA RED FERROVIARIA INTEGRADA

Dentro de la región metropolitana de Barcelona se consideran cuatro tipos de servicios de la red ferroviaria:

- Servicios urbanos: líneas de metro, identificados con una L
- Servicios metropolitanos: servicios suburbanos, identificados con una S
- Servicios de cercanías: identificados con una R (rodalies)
- Servicios de tranvía: identificados con una T

Este cambio de nomenclatura y de identificadores de líneas comporta modificaciones importantes en la red de FGC y la definición de un plano de red único para todos los operadores ferroviarios. Este plano se ha definido en dos ámbitos: primera corona y total del ámbito del sistema tarifario integrado.

La implantación en la red de FGC se realizó el 3 de noviembre y en la red de metro se realizó al entrar en funcionamiento la nueva línea 11.

Los cambios de nomenclatura de FGC son:

- U6: Pl. Catalunya - Reina Elisenda se denomina L6
- U7: Pl. Catalunya - Av. Tibidabo se denomina L7
- U8: Pl. Espanya - Molí Nou - Ciutat Cooperativa se denomina L8

Los cambios de nomenclatura de metro son:

- La estación Feixa Llarga (L1) pasa a denominarse Hospital de Bellvitge
- La estación Cornellà (L5) pasa a denominarse Cornellà Centre

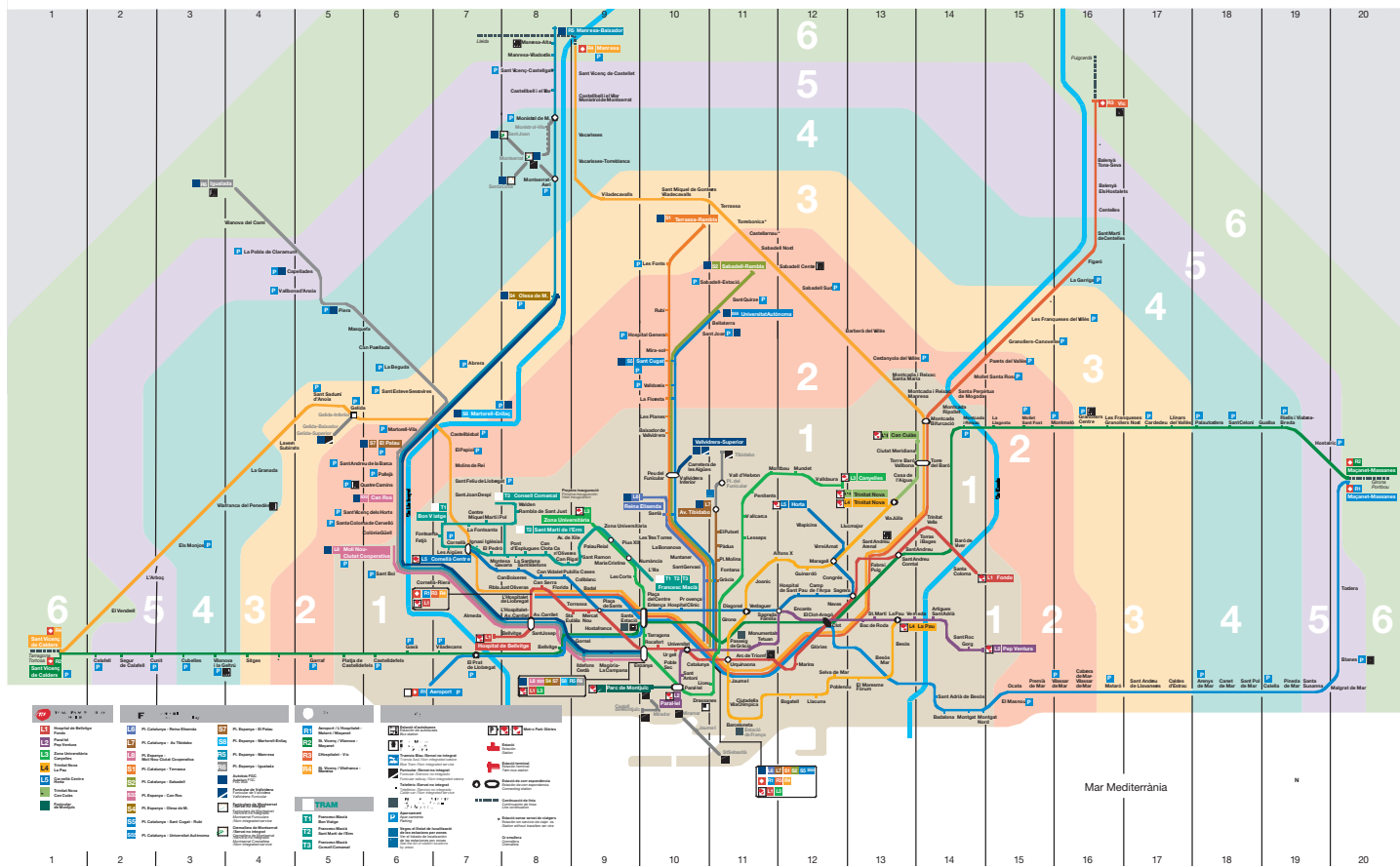
Las líneas de cercanías de Renfe (C) cambian la inicial por R.



## Xarxa Ferroviària Integrada

## Red Ferroviaria Integrada

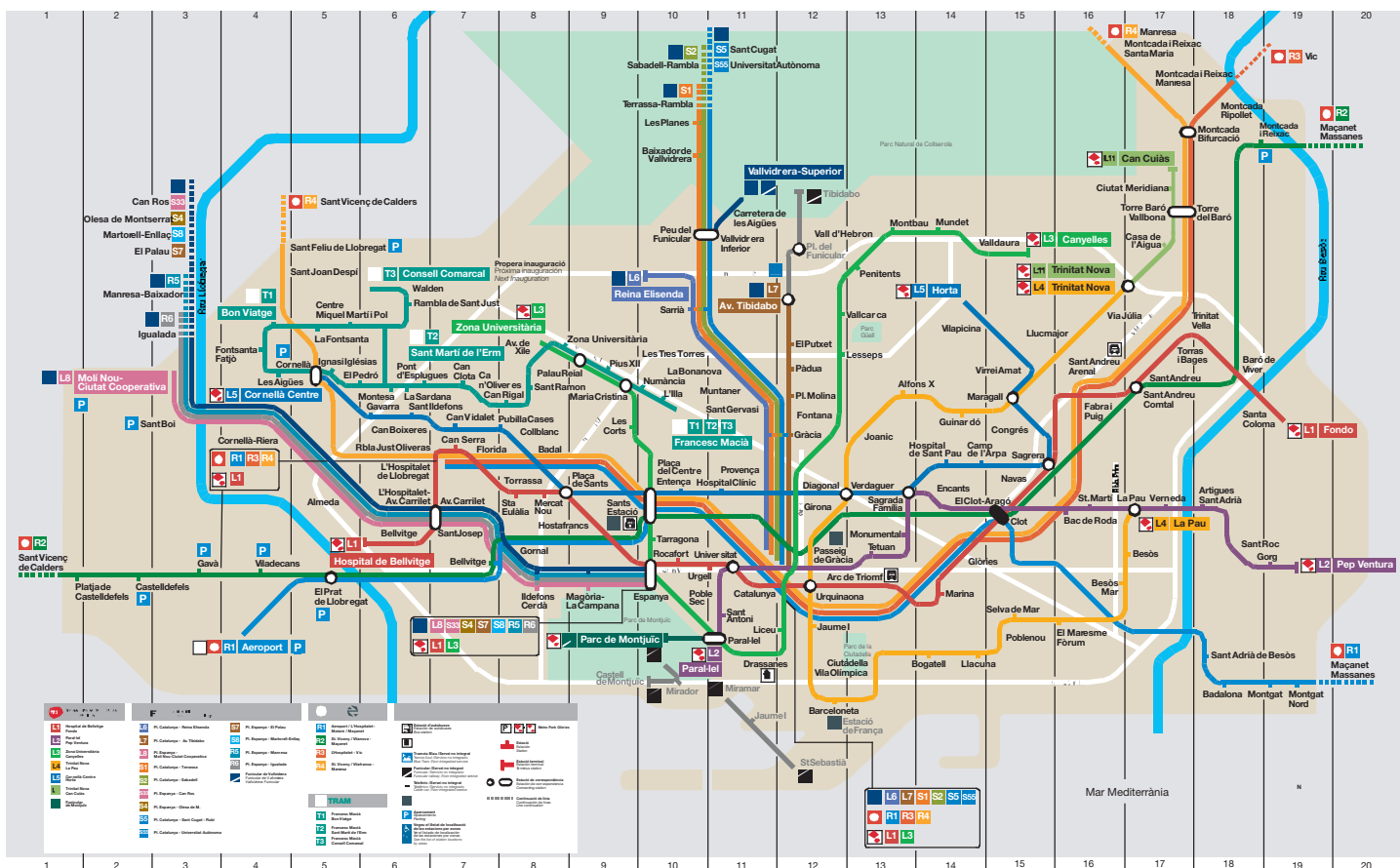
## Integrated Railway Network



## Xarxa Ferroviària Integrada Central

## Red Ferroviaria Integrada Central

## Central Integrated Railway Network





## 9 PROGRAMA DE MEJORA DE LA FLOTA Y DE SU ACCESSIBILIDAD

Continuando con la línea de actuación iniciada el año 2000, de ayudas a los operadores de gestión indirecta para la renovación y ampliación de la flota y su adecuación para personas con la movilidad reducida, el Consejo de Administración aprobó una convocatoria por un importe de 1.200.000 € (DOGC núm. 3900 de 6 de junio de 2003). A esta convocatoria se han acogido 8 empresas operadoras para la dotación de 33 nuevos vehículos de servicio de transporte público regular en la RMB.

La convocatoria incorpora, en caso de ampliación de flota, la posibilidad de recibir una subvención por el importe correspondiente a la dotación de equipos de validación y venta (SVV) y de ayuda a la explotación de los nuevos vehículos (SAE).

Por otra parte, y tal y como ha venido sucediendo en anteriores ejercicios, en el mes de julio se firmó el convenio de colaboración entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya y la ATM, por el cual el Imsero aporta recursos a las actuaciones de mejora de la accesibilidad del transporte público interurbano (420.708,47.- €).

Como en anteriores convocatorias se ha contado con los servicios de Applus (IDIDA AT y LGAI) para la verificación del cumplimiento de las especificaciones técnicas exigidas.







## 10 TECNOLOGÍAS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE

### 10.1 Gestión de la Integración Tarifaria (SGIT)

Durante el ejercicio 2003 se han llevado a cabo los cambios en el sistema de gestión que han sido propuestos por el Comité de Seguimiento de la Integración Tarifaria (CSIT). Destaca la puesta en marcha y el seguimiento requerido de la distribución de los ingresos mediante el sistema de "bit de seguimiento", a partir del mes de junio, que también ha comportado complementar ciertas funcionalidades y consultas del SGIT.

### 10.2 Proyecto de Tarjeta XIP Sin Contacto

El proyecto de Sistema de Validación y Venta (SVV) de Tarjetas Sin Contacto tiene como objetivo la introducción de tarjetas sin contacto (tipo teletac), como soporte de los títulos de transporte en el ámbito de la integración tarifaria, así como la actualización de los sistemas actuales de validación y venta de todos los operadores integrados, entre el 2005 y el 2008.

El projecte s'ha estructurat en les tres fases següents:

- Fase 1: Implantació reduïda del sistema
- Fase 2: Generalització del sistema a l'àmbit de la integració tarifària
- Fase 3: Extensió a tots els punts de validació i venda de l'àmbit de la integració tarifària

El número de elementos que constituyen el conjunto de las tres fases son los siguientes:

elementos	operador	unidades
validadoras ferroviarias	FMB	725
	FGC	250
	Renfe	652
validadoras embarcadas	Tramvia	357
validadoras autobuses	Ascom / Indra	3.200
puntos de recarga	FMB	187
	FGC	23
	Renfe	170
Máquinas de auto-venta	FMB	294
	FGC	160
	Renfe	80
puntos de venta ATM		1.500
Tarjetas		1.000.000

El proyecto global de adaptación del conjunto de los operadores integrados se estima por un importe global de 12 M€.

### **10.3 Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE)**

Se ha realizado la instalación del servidor definitivo del SAE, integrándolo en la red de servidores de la ATM y se han ampliado los servicios de Administración Remota de Bases de Datos y monitorización del sistema para que den cobertura al nuevo servidor.

Se ha finalizado la instalación en los vehículos y se han articulado los procedimientos para la provisión de equipos a nuevos vehículos. El proyecto del SAE estimó la flota de servicio regular en 450 vehículos. Una vez completado el proceso de integración tarifaria ha sido necesario realizar la instalación en otros 55 autobuses.

#### ***Obtención de datos de paradas y puesta en marcha de los paneles informativos***

Se ha continuado introduciendo información de líneas, paradas y horarios en el SAE, tarea que se prevé que finalice en febrero de 2004. Paralelamente, se está realizando la normalización de la nomenclatura de las 6.000 paradas, tanto en el SAE como en el SVV a bordo de los autobuses.

Ello ha permitido que los operadores con SAE empiecen a anunciar la próxima parada a través de los paneles electrónicos en el interior de los autobuses.

Se ha instalado a los operadores una web de mantenimiento del SAE, de manera que los operadores informen de cualquier incidencia que se produzca en el sistema. De esta manera se conoce el estado de funcionamiento del sistema.

Se ha realizado la comunicación entre el SAE y el SVV provisto por ASCOM y se ha implementado el protocolo de comunicaciones que permite dar información de los autobuses del SAE a otros sistemas de información. En particular, este protocolo se ha puesto en marcha para alimentar el sistema de información a los usuarios del nuevo intercambiador de Quatre Camins.

### **10.4 Empresa mixta ATM - Busmet Serveis**

Como consecuencia del acuerdo del Consejo de Administración de 12 de diciembre de 2002, el 19 de junio de 2003 se constituyó, ante notario, la sociedad Sermetra, SL. Está formada por la ATM y Busmet Serveis, SL y se han nombrado tres vocales por cada parte.

Otros operadores integrados no adheridos a Busmet Serveis, como son las empresas de transporte municipal integradas tarifariamente y otras empresas con equipamiento equivalente, podrán utilizar los servicios de la sociedad Sermetra, mediante el correspondiente contrato de servicios.



El objeto de la sociedad es la gestión del mantenimiento de los sistemas de la integración tarifaria, de los sistemas de ayuda a la explotación de este ámbito, el alquiler de las infraestructuras comunes requeridas, así como los trabajos que se deriven de la evolución de estos sistemas.



## **10.5 Sistema de Información Geográfica y Documental (SIG-SGD)**

Se han consolidado los módulos funcionales actuales y se han realizado desarrollos para nutrir de nueva información la base de datos corporativa de la ATM.

Las acciones han estado dirigidas a:

- Generar y coordinar los protocolos de mantenimiento y actualización de la base de datos, como activo para la explotación de los diferentes sistemas de gestión diaria
- Asistir y formar al personal de la ATM en las nuevas herramientas
- Desarrollar los enlaces del SIG con relación a los otros sistemas de la ATM (SAE, SGIT, SGD) para acceder a la información desde un portal gráfico común
- Ampliar las funcionalidades para facilitar y mejorar tanto la consulta como el trabajo con la información contenida en el SIG
- Colaborar con otros organismos

### **Base de Datos corporativa del SIG**

Se ha incluido nueva información procedente de estudios de trazado, seguimiento del PDI, nomenclatura y ubicación de paradas y líneas de autobús para el SAE, nuevas propuestas de modificación de líneas, gestión de la implantación del tranvía, nueva nomenclatura de la red integrada de transporte público, etc.

Se ha actualizado la información topográfica a escala 1:5000 con información generada por el Institut Cartogràfic de Catalunya. Se ha incluido nueva cartografía, se ha introducido un nuevo mosaico de imagen con ortofotomapa color a escala 1:5000 que recubre el ámbito de la integración tarifaria, y un mosaico de imagen con ortofotomapa a escala 1:2500, del ámbito del trazado del Tranvía Diagonal - Baix Llobregat y del Tranvía Sant Martí - Besòs. Se ha incluido la información geográfica correspondiente a la EMQ '01.

Se ha realizado la normalización del callejero de acuerdo a la nomenclatura oficial de la Generalitat, nomenclatura de calles, según el INE / IDESCAT, incorporación de números de portal, etc. El objetivo principal de la normalización del callejero es el de ampliar sus funcionalidades, lo cual permitirá el intercambio de información con otros organismos, la realización de funciones relacionadas con la monitorización de la red vial (la situación de IMDs, incidencias), la realización del Plan de Guías y otros.





## 11 ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN ECONÓMICA Y ADMINISTRATIVA

### 11.1 Financiación del Sistema

#### **Convenio de Financiación y Contrato - Programa 2002-2005**

Se ha participado en diferentes reuniones con representantes de la Administración General del Estado (AGE) y de las Administraciones consorciadas, para negociar el contenido de las aportaciones económicas que deberían realizar en el marco de los nuevos Convenios de Financiación y Contrato - Programa. Se ha conseguido para el año 2004 un incremento substancial de las aportaciones de la AGE, hasta 115,6 M€, y de 48,8 M€ de la EMT.

Se ha actualizado el borrador del nuevo Convenio de Financiación 2002-2005, que se diseña como texto refundido de los anteriores Contrato - Programa AGE - ATM y Convenio de Financiación ATM - Administraciones Consorciadas.

Se ha realizado el seguimiento trimestral de la evolución de las principales magnitudes económicas de los Planes de Empresa 2002-2005 de TMB y de FGC, de la evolución de las subvenciones recibidas por la ATM de las distintas administraciones, de las subvenciones pagadas por la ATM, tanto a los operadores públicos como a los operadores de gestión indirecta, y finalmente, de las subvenciones pagadas por la EMT a los operadores bajo su tutela.

Se ha redactado un primer borrador de presupuesto de la ATM para el ejercicio 2004, por lo que se refiere a las partidas de ingresos y gastos que corresponden a las aportaciones de las diferentes administraciones en concepto de aportación a cuenta del Contrato - Programa 2002-2005, y de la propuesta de aportaciones que la ATM debería realizar a los operadores públicos y a los operadores de Gestión Indirecta.

Se han elaborado los informes sobre el cumplimiento de los presupuestos del año 2003 realizados por los dos operadores públicos. Este informe sirve de instrumento para verificar los presupuestos de ambas empresas y validar que se siguen las previsiones que establece el Contrato - Programa, así como para estimar el cálculo de las aportaciones de las diferentes administraciones.

Se han mantenido negociaciones con diversas entidades financieras para garantizar el mantenimiento de las líneas de crédito que permitan financiar transitoriamente la ATM, hasta que se alcancen los acuerdos institucionales correspondientes.

#### **Operación de renting de material móvil**

Se ha participado en el análisis y la negociación de las dos operaciones de renting de material móvil para el metro de Barcelona, adjudicadas a CAF y ALSTOM, valoradas en un precio base de los trenes de 508 M€.

El 8 de agosto de 2003 se firmó el Contrato Marco de Arrendamiento entre ATM, CAF y AIE (Agrupación de Interés Económico), condicionando su validez a la firma definitiva del contrato de suministro y a los diferentes contratos relacionados con la financiación de la operación. Finalmente, el 25 de noviembre de 2003, se formalizó entre la ATM, CAF y la AIE el contrato de suministro de trenes, y la AIE formalizó con las distintas entidades financieras el resto de contratos de financiación pendientes, levantando de esta forma la condición suspensiva que condicionaba la validez del Contrato Marco.

Con Alstom y las entidades financieras vinculadas se ha realizado un procedimiento similar, si bien de mayor complejidad, dadas las especiales circunstancias por las que atraviesa el fabricante, que han conducido a la presentación al Consejo de Administración de 10 de diciembre de las propuestas de Contratos de Suministro y Arrendamiento y de los documentos de compromisos financieros, previos a la formalización de los contratos de préstamo.

Finalmente, el Consejo de Administración, con fecha 28 de julio, acordó iniciar un procedimiento similar para la contratación de 10 nuevos trenes para la L1 del metro, concurso que deberá ser resuelto a partir de enero de 2004.

### **Convenio de Financiación de Infraestructuras 2003-2005**

Se ha elaborado la propuesta del tercer Convenio de Financiación de Infraestructuras Generalitat Estado 2003-2005, y se ha participado en su negociación, hasta llegar a su firma, con fecha 28 de julio de 2003. Se ha realizado el seguimiento del estado de ejecución de las inversiones realizadas con posterioridad al 31 de diciembre de 2001.

## **11.2 Gestión presupuestaria**

Periódicamente se han presentado los informes que detallan la situación presupuestaria del momento, quedando claramente reflejado el porcentaje de ejecución del presupuesto.

En cuanto a la tesorería, durante el ejercicio 2003 la ATM ha hecho uso de las diferentes pólizas de crédito, tal como se acordó en el último Consejo de Administración del año 2002. A lo largo del ejercicio ha habido un gran número de operaciones de este tipo, ya que se han ido utilizando y amortizando las distintas líneas de crédito, en función de la periodicidad en los cobros y en los pagos.



## 12 ÁMBITO DE PROYECCIÓN EXTERIOR

### 12.1 Participación en proyectos europeos

#### **Civitas**

El grupo *Miracles*, dentro de la candidatura Civitas lanzada por la UE, está formado por las ciudades de Roma, Barcelona, Winchester y Cork, y ha proseguido su actividad a lo largo del 2003. Se han realizado reuniones en las otras tres ciudades, excepto Barcelona, donde tendrá lugar un encuentro en febrero del 2004.

Por su parte nuestra ciudad ha continuado avanzando en los proyectos que son subvencionables dentro del proyecto marco, que son la integración del tranvía del Baix Llobregat en el sistema de transporte público y la información al usuario en tiempo real en el corredor del tranvía, ligados a los proyectos SAE y Plan de Guías.

#### **Urban Transport Benchmarking Initiative**

En el seno de la Dirección general de Transportes y Energía (TREN) de la UE, se lanzó en noviembre un *benchmarking* consistente en la definición de una serie de indicadores que deben evaluar el comportamiento de una ciudad en materia de uso del transporte público y de su contribución a la sostenibilidad

Se formaron diversos subgrupos de trabajo, que deberán reunirse a lo largo del 2004. Barcelona, representada por la ATM, preside su grupo de trabajo, que se ocupa de "Gestión de la demanda". Se escogió pertenecer a este grupo (junto con París, Londres, Varsovia, La Haya y Dublín) puesto que la Ley de Movilidad, recientemente aprobada, atribuye a la ATM funciones generales en materia de movilidad.



## **12.2 Atención a visitas y participación en congresos y jornadas**

Durante el año 2003 han visitado la ATM 15 diferentes grupos interesados en la organización y las funciones del consorcio.

Los miembros de la ATM han participado como ponentes en una treintena de seminarios, congresos y jornadas relacionadas con el transporte público.

Se ha participado en calidad de asistentes en otros veinte seminarios y cursos.

## **12.3 Participación en organizaciones de transporte**

### **EMTA**

La ATM es miembro fundador de la European Metropolitan Transport Authorities (EMTA). La finalidad de la EMTA es promover y organizar las relaciones entre los organismos europeos responsables del transporte público, mediante el intercambio de información, experiencias e investigaciones, y hacerse oír ante las instituciones comunitarias. La componen las autoridades de transporte de 28 ciudades de 18 estados, con 90 millones de habitantes. La asamblea de la EMTA ha promovido tres grupos de trabajo, referentes a información sobre el transporte a las personas con movilidad reducida, sobre financiación de sistemas de transporte público mediante la recuperación de plusvalías del suelo, y sobre billeteaje electrónico. En todos ellos participa activamente la ATM. Por otra parte, se ha formulado una posición común sobre la propuesta de reglamento comunitario sobre servicios públicos de transporte.

La EMTA publica un barómetro (estadística comparativa de los transportes de sus miembros), la revista "EMTA News" y dispone de una web [www.emta.com](http://www.emta.com).

### **UITP**

La *Union Internationale des Transports Publics* ha organizado su congreso bianual en Madrid. La ATM ha participado a través de una ponencia sobre el SAE multiflota.

### **IFHP**

*International Federation for Housing and Planning*, organismo formado por profesionales dedicados al Urbanismo, Vivienda y Ordenación del Territorio.

### **Grupo de autoridades de transporte españolas**

A iniciativa del Ministerio de Medio Ambiente, se han reunido las distintas autoridades de transporte españolas: Madrid, Barcelona, Valencia, Vizcaya, Sevilla, Málaga, Granada y Asturias junto con el Ministerio de Fomento y otros organismos estatales. La voluntad de constituir un grupo estable de intercambio de experiencias y propuestas se ha plasmado en la constitución de un Observatorio de la movilidad urbana a nivel del Estado.











# 3

## Estadísticas del sistema

## 1 TransMet CIFRAS 2003

Durante el año 2003 ha continuado el crecimiento del transporte público, consecuencia del desarrollo del sistema tarifario integrado y de un incremento de oferta.

El crecimiento más importante de demanda (cerca de un 6%) se ha producido en la red de autobuses, que ha transportado 23 millones de viajeros más.

Destaca el crecimiento del transporte urbano en la segunda corona: se han transportado más de 34 millones de viajeros que representan un 12% de incremento respecto al año anterior. Durante el 2003 se han incorporado nuevos servicios urbanos al STI: Terrassa, El Papiol, Granollers, Vallirana, Mollet del Vallès, Molins de Rei, Cerdanyola, Vilassar de Mar - Cabrera de Mar e Igualada.

### Datos básicos 2003

	Líneas	Longitud red (km)	Vehículos-km (millones)	Viajes (millones)	Δ 03 / 02 (%)	Recaudación (M€)
FMB (metro)	6	86,6	64,0	332,0	3,1%	147,1
FGC (1ª Corona)	2	24,0	11,6	41,0	2,3%	14,4
Rodalies Renfe (1ª Corona)	4	94,0	nd	nd	nd	nd
TB (autobuses)	104	889,7	41,5	203,7	7,3%	89,2
Resto autobuses EMT	76	1.964,3	21,4	57,2	8,6%	26,5
<b>Total 1ª Corona STI</b>		<b>3.058,6</b>	<b>138,5</b>	<b>633,9</b>	<b>4,9%</b>	<b>277,2</b>
Resto FGC	2	119,0	16,5	32,0	6,8%	29,3
Resto Rodalies Renfe**	4	332,0	62,5	112,0	1,0%	95,6
Autobuses Generalitat	196	4910*	25,1	25,0	4,1%	22,4
Otros autobuses urbanos	72	775,0	10,7	34,2	11,7%	15,1
<b>Total Resto STI</b>		<b>6.136,0</b>	<b>114,8</b>	<b>203,2</b>	<b>3,9%</b>	<b>162,4</b>
<b>TOTAL STI</b>		<b>9.194,6</b>	<b>253,3</b>	<b>837,1</b>	<b>4,6%</b>	<b>439,6</b>

\*Datos provisionales

\*\*Datos Renfe para el total del STI, no desagregados entre 1ª corona y resto de coronas

n.d. No disponible.



Transporte ferroviario 2003

Primera Corona STI

	Líneas	Longitud red (km)	Estaciones	Coches-km (millions)	Trenes/hora punta y sentido	Viajes (millones)	Recaudación (M€)
<b>Metro</b>							
Línea 1		20,7	30	15,9	23	64,3	
Línea 2		12,4	17	9,7	15	54,1	
Línea 3		16,6	24	13,4	21	97,9	
Línea 4		17,2	22	12,2	17	47,8	
Línea 5		16,6	23	12,9	26	67,3	
Línea 11		2,3	5	0,0	2	0,0	
Funicular		0,8	2		2	0,6	
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>86,6</b>	<b>123</b>	<b>64,0</b>	<b>104</b>	<b>332,0</b>	<b>147,1</b>
<b>FGC</b>							
Línea Barcelona-Vallès			18	7,1	30	29,3	10,3
Línea Llobregat-Anoia			10	4,5	11	11,7	4,1
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>24,0</b>	<b>28</b>	<b>11,6</b>	<b>41</b>	<b>41,0</b>	<b>14,4</b>
<b>Rodalies RENFE</b>							
C-1			8	nd	10	nd	
C-2			10	nd	14	nd	
C-3			6	nd	2	nd	
C-4			4	nd	13	nd	
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>94,0</b>	<b>28</b>		<b>39</b>		<b>nd</b>
<b>Total 1ª Corona STI</b>	<b>12</b>	<b>204,6</b>	<b>179</b>	<b>75,6</b>	<b>184</b>	<b>373,0</b>	<b>161,5</b>

n.d. No disponible.

Resto STI

	Líneas	Longitud red (km)	Estaciones	Coches-km (millions)	Trenes/hora punta y sentido	Viajes (millones)	Recaudación (M€)
Ferrocarriles suburbanos y de cercanía							
<b>FGC</b>							
Línea Barcelona-Vallès			14	8,9	15	25,2	21,4
Línea Llobregat-Anoia			29	7,5	11	6,7	7,9
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>119,0</b>	<b>43</b>	<b>16,5</b>	<b>26</b>	<b>32,0</b>	<b>29,3</b>
<b>Rodalies RENFE</b>							
C-1			16	18,1	10	31,5	
C-2			20	19,2	14	36,6	
C-3			12	5,5	2	7,9	
C-4			28	19,8	13	35,9	
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>332,0</b>	<b>76</b>	<b>62,5</b>	<b>39</b>	<b>112,0</b>	<b>95,6</b>
<b>Total Resta STI</b>	<b>6</b>	<b>451,0</b>	<b>119</b>	<b>79,0</b>	<b>65</b>	<b>144,0</b>	<b>124,9</b>

Datos Renfe para el total del STI, no desagregados entre 1ª corona y resto de coronas

Resumen transporte ferroviario

	Coches-km (millones)	Δ 03 / 02 (%)	Viajes (millones) 2003	Δ 03 / 02 (%)	Recaudación (M€)
<b>Metro</b>	64,0	4,9%	332,0	3,1%	147,1
<b>FGC</b>	28,1	1,1%	73,0	4,3%	43,7
<b>Rodalies RENFE</b>	62,5	0,3%	112,0	1,0%	95,6
<b>Total transporte ferroviario</b>	<b>154,6</b>	<b>2,4%</b>	<b>517,0</b>	<b>2,8%</b>	<b>286,4</b>

## Transporte en autobús 2003

### Primera Corona STI

	Vehículos-km (milions)	Viajes (millones)	Δ 03 / 02 (%)	Recaudación (M€)
<b>Titularidad EMT</b>				
TMB	41,5	203,7	7,3%	89,21
Authosa	0,3	2,2	0,8%	0,59
Mohn, SL	5,2	10,0	8,7%	4,41
Oliveras, SA	2,1	5,1	29,7%	1,89
Rosanbus, SL	2,2	5,9	25,6%	2,27
TCC (SA, SL)	1,6	2,4	21,2%	5,56
Tusgsal	9,4	30,3	1,7%	11,33
Otros (2)	0,6	1,3	48,0%	0,41
<b>Total 1ª Corona STI</b>	<b>62,9</b>	<b>260,9</b>	<b>7,6%</b>	<b>115,67</b>

### Resto STI

	Vehículos-km (milions)	Viajes (millones)	Δ 03 / 02 (%)	Recaudación (M€)
<b>Titularidad DGPT</b>				
Asistencia y Servicios, SL	1,7	1,1	4,1%	1,17
Autocars R. Font, SA	0,8	0,9	4,0%	0,62
Empresa Casas, SA	2,9	2,4	2,9%	2,48
Empresa Sagalés, SA	3,2	3,2	1,7%	2,82
Empresa Plana	1,1	1,9	5,2%	1,25
La Hispano Igualadina, SA	3,2	1,4	8,5%	2,38
FYTSA	2,2	2,2	5,9%	2,27
La Vallesana, SA	0,8	0,9	4,0%	0,65
Sarbus (Martí i Renom, SA)	3,2	5,0	2,3%	3,75
Soler i Sauret, SA	2,1	3,0	-2,2%	2,17
Otros (15)	3,9	3,1	14,1%	2,91
<b>Total transporte interurbano</b>	<b>25,1</b>	<b>25,0</b>	<b>4,1%</b>	<b>22,48</b>





### Transporte urbano de competencia municipal

	Vehículos-km (milions)	Viajes (millones)	Δ 03 / 02 (%)	Recaudación (M€)
<b>Otros autobuses urbanos</b>				
Autobusos de Granollers	0,3	1,0	3,6%	0,61
CTSA-Mataró Bus	1,1	4,9	10,8%	1,31
Transports Públics, SA (Rubí)	0,6	1,4	8,0%	0,56
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	2,8	12,8	6,2%	6,08
Sarbus+Saíz (Sant Cugat)	0,8	1,1	14,9%	0,35
TMESA (Terrassa)	2,6	10,2	9,4%	5,17
TCC (Vilanova i la Geltrú)	0,4	0,6	22,1%	0,22
Otros (24)	2,2	2,4	87,5%	0,90
<b>Total transporte urbano</b>	<b>10,7</b>	<b>34,2</b>	<b>11,7%</b>	<b>15,20</b>

### Resumen transporte en autobús

	Vehículos-km (milions)	Viajes (millones)	Δ 03 / 02 (%)	Recaudación (M€)
<b>Total transporte en autobús</b>	<b>98,7</b>	<b>320,2</b>	<b>7,7%</b>	<b>153,35</b>

## 2 ESTUDIOS Y ENCUESTAS

### 2.1 Encuesta de Movilidad Cotidiana 2001 (EMQ '01)

Durante el ejercicio se han realizado las explotaciones y ediciones de los primeros volúmenes de resultados de la EMQ '01. Los principales resultados son:

#### 1. Análisis global de la movilidad

El número total de desplazamientos semanales realizados por los habitantes, de 4 o más años de edad, de la Región Metropolitana de Barcelona ampliada hasta los límites de los servicios de cercanías es de 49.958.189 desplazamientos.

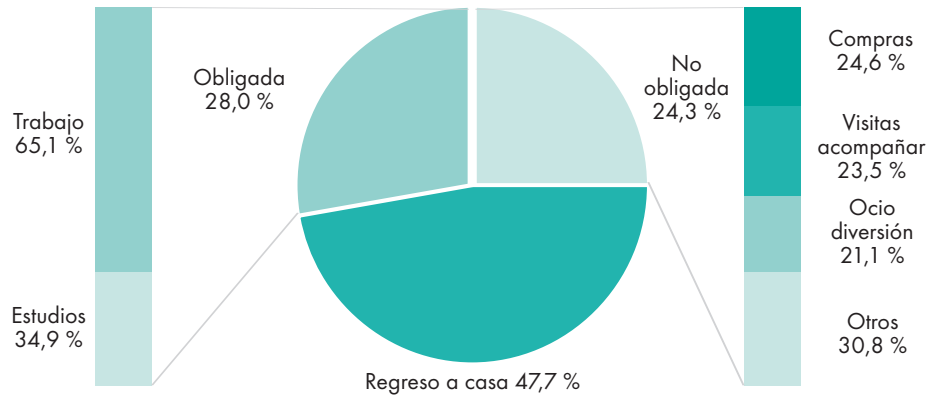
En el período de estudio, la población de 4 o más años residente en el territorio ATM es de 4.345.435 habitantes. Se observa una media de 11,50 desplazamientos semanales.

Un 8,5% de la población se caracteriza por el hecho de no haber realizado ningún desplazamiento durante la semana. Si se excluye del análisis este sector de la población, se observa una media de 12,57 desplazamientos semanales.

#### Media desplazamientos / semana. Total población y población con movilidad

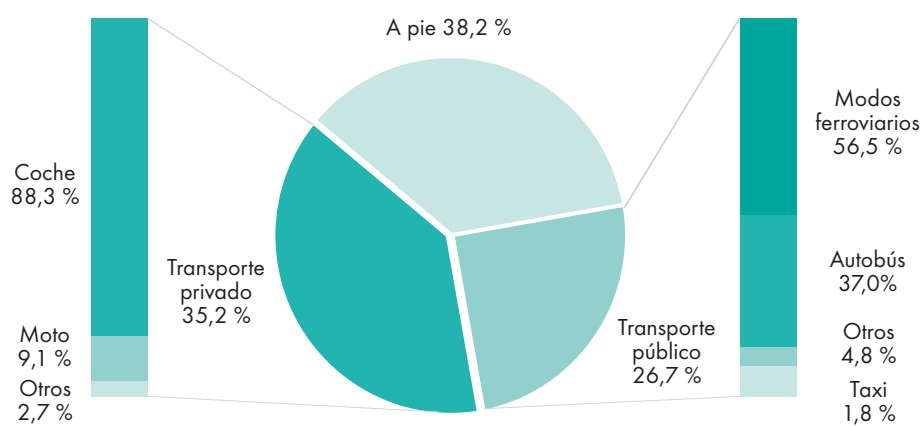
	Individuos	Desplazamientos	Media de desplazamientos
<b>Total población</b>	4.345.435	49.958.189	11,50
<b>Población con movilidad</b>	3.974.863	49.958.189	12,57

#### Distribución de la movilidad según el motivo del desplazamiento





### Distribución de la movilidad según modo principal de transporte



### 2. Análisis de la movilidad obligada

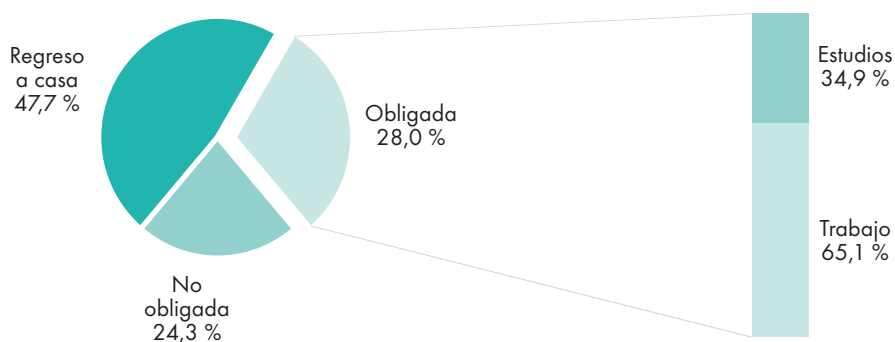
El concepto movilidad obligada incluye todos los desplazamientos realizados por motivo trabajo o estudios. El número total de desplazamientos semanales por movilidad obligada realizados por los residentes en el territorio ATM, de 4 o más años, es de 13.996.953 desplazamientos.

#### Media desplazamientos / semana por movilidad obligada.

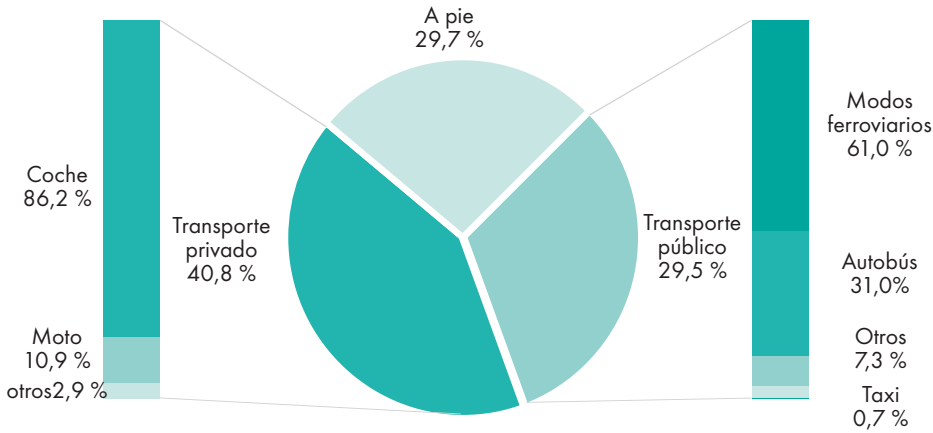
##### Total población, población con movilidad y población con movilidad obligada

	Individuos	Desplazamientos	Media desplazamientos
Total población	4.345.435	13.996.953	3,22
Población con movilidad	3.974.863	13.996.553	3,52
Población con movilidad obligada	2.405.707	13.996.553	5,82

### Distribución de la movilidad obligada según el motivo del desplazamiento



Distribución de la movilidad obligada según modo principal de transporte



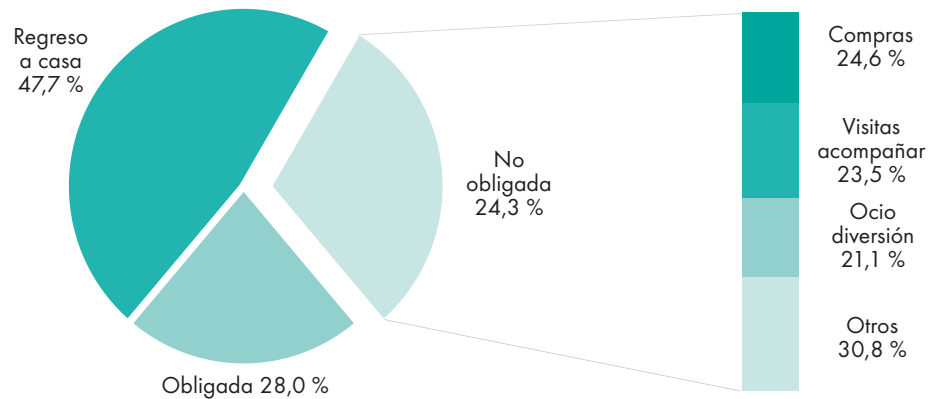
3. Anàlisi mobilitat no obligada

El concepto movilidad no obligada incluye todos los desplazamientos no imputables a la movilidad obligada (trabajo y estudios) y a la movilidad por regreso a casa. El número total de desplazamientos semanales por movilidad no obligada realizados por los residentes en el territorio ATM, de 4 o más años, es de 12.154.668 desplazamientos.

Media desplazamientos / semana por movilidad no obligada.  
Total población, población con movilidad

	Individuos	Desplazamientos	Media de desplazamientos
Total población	4.345.435	12.154.668	2,80
Población con movilidad	3.974.863	12.154.668	3,06

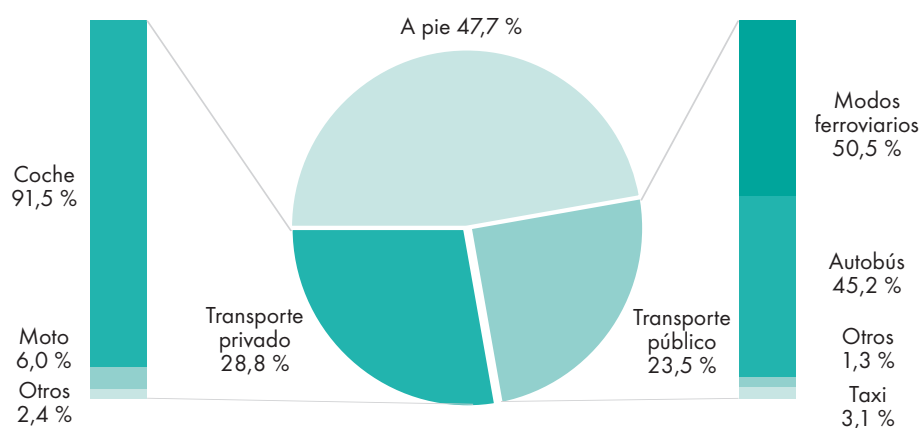
Distribución de la movilidad no obligada según el motivo del desplazamiento







#### Distribución de la movilidad no obligada según modo principal de transporte



#### 4. Análisis de la movilidad en día laborable

El concepto movilidad en días laborables engloba los desplazamientos realizados por los residentes en el territorio ATM, de lunes a viernes no festivos. En contraposición, la movilidad fuera de la semana laborable comprende los desplazamientos realizados en sábado, domingo y festivos.

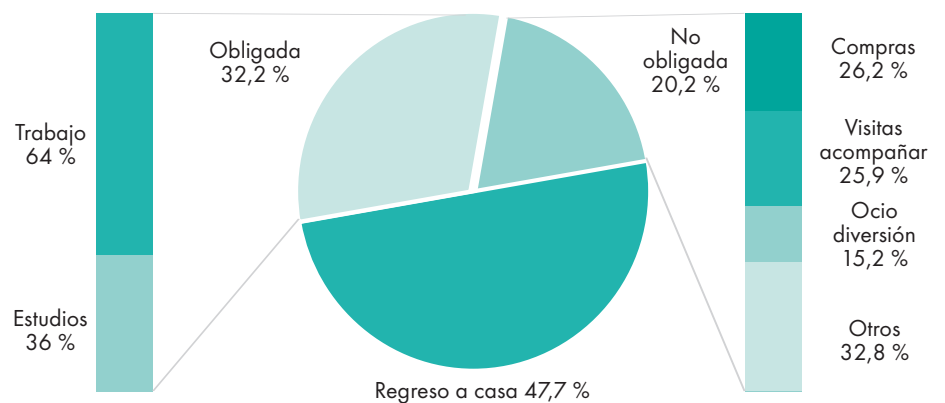
La movilidad en días laborables presenta un mayor peso relativo (81,9%) que la movilidad fuera de la semana laborable (18,1%), condicionando en mayor medida los datos globales.

Los residentes en el territorio ATM, de 4 o más años, realizan 40.917.487 desplazamientos en días laborables y 9.040.702 desplazamientos fuera de la semana laborable.

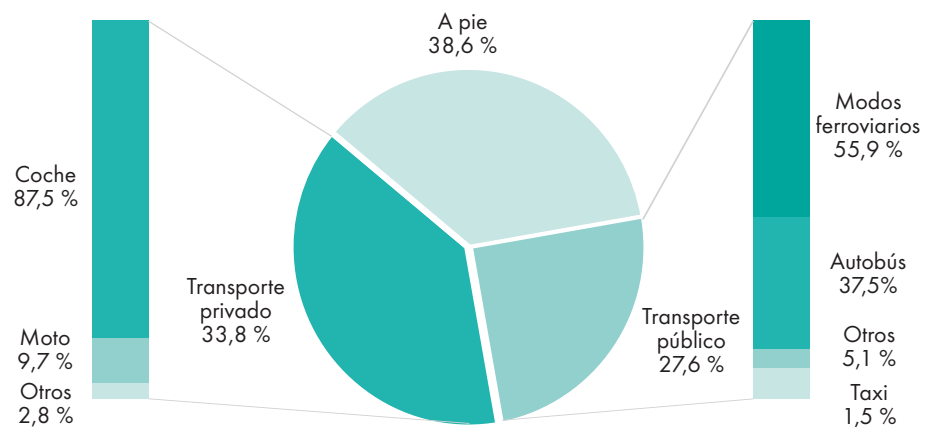
#### Media de desplazamientos en días laborables Total población y población con movilidad

	Individuos	Desplazamientos	Media de desplazamientos
Total población	4.345.435	40.917.487	9,42
Población con movilidad	3.974.863	40.917.487	10,29

#### Distribución de la movilidad en días laborables según el motivo del desplazamiento



#### Distribución de la movilidad en días laborables según modo principal de transporte



#### 5. Análisis de la movilidad en transporte público

El número total de desplazamientos semanales en transporte público como medio principal realizados por los habitantes, de 4 o más años, de la Región Metropolitana de Barcelona ampliada hasta los límites de los servicios de cercanías es de 13.319.628 desplazamientos.

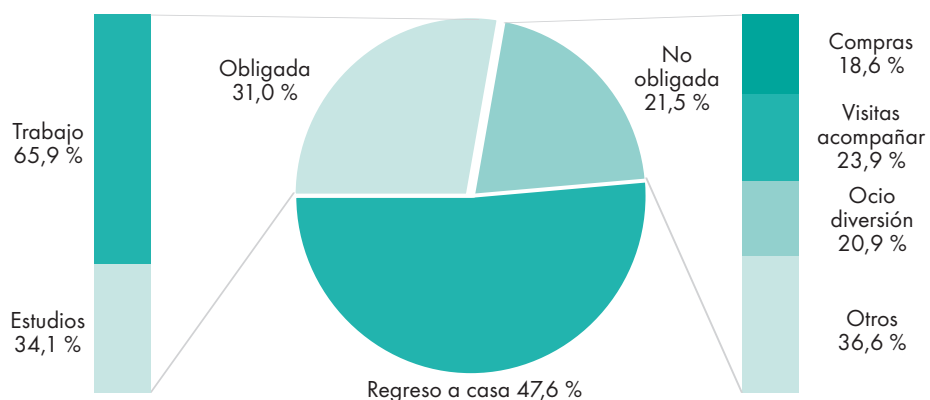
#### Media desplazamientos / semana en transporte público.

##### Total población y población con movilidad

	Individuos	Desplazamientos	Media de desplazamientos
Total población	4.345.435	13.319.628	3,07
Población con movilidad	3.974.863	13.319.628	3,35



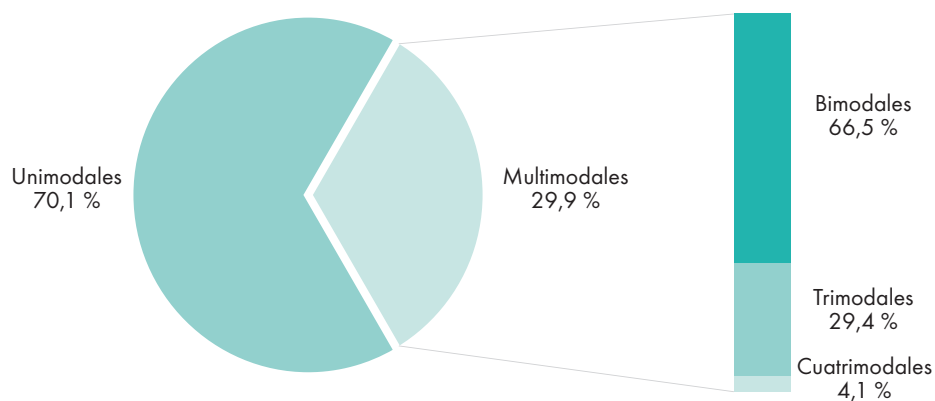
### Distribución de la movilidad en transporte público según el motivo del desplazamiento



### Distribución de los desplazamientos en transporte público según medio de transporte

	Desplazamientos	%
<b>Modos ferroviarios</b>	7.521.977	56,5%
<b>Autobús</b>	4.926.368	37,0%
<b>Taxi</b>	234.089	1,8%
<b>Otros modos colectivos</b>	637.193	4,8%
<b>Total</b>	<b>13.319.628</b>	<b>100,0%</b>

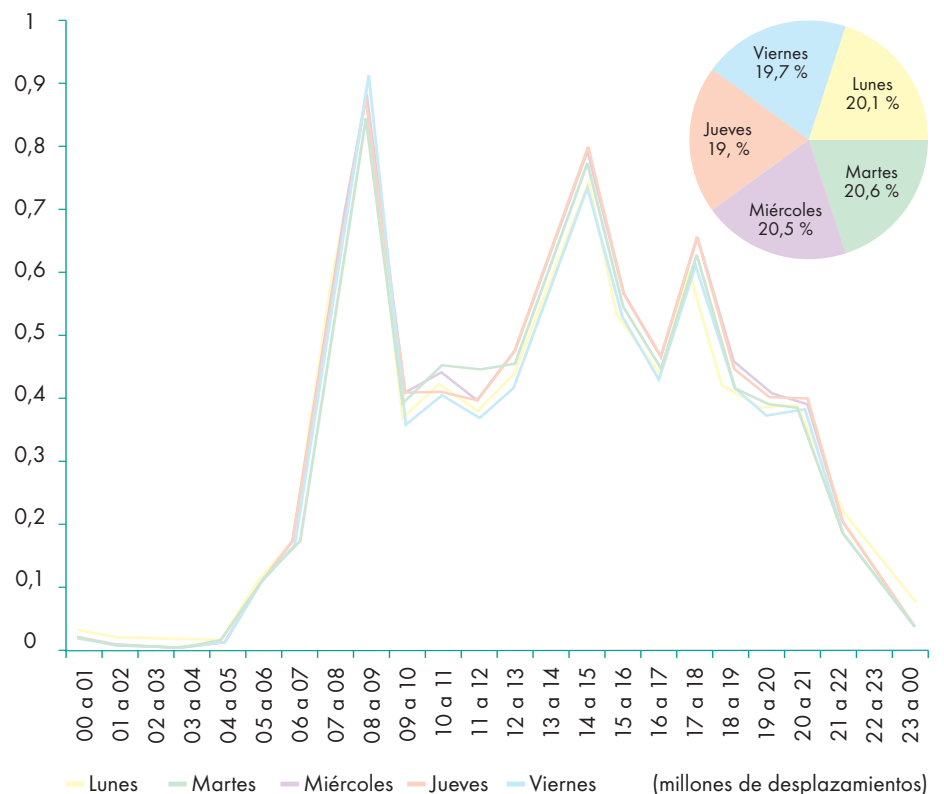
### Distribución de la movilidad en transporte público según uso de cadenas modales



## 6. El tiempo en la movilidad

El análisis de la distribución horaria de los desplazamientos, permite observar como se producen diferencias significativas según el tipo de día en que se realizan: día laborable y día no laborable (sábado, domingo y festivos). Dependiendo del tipo de día, el volumen de desplazamientos varía, de la misma forma que se producen importantes diferencias en la composición básica de los mismos según motivo y modo de transporte; lo cual condiciona también la distribución horaria y la duración de los desplazamientos. El análisis del número de horas semanales dedicadas a desplazarse permite analizar la movilidad de los individuos desde una óptica complementaria. El tiempo semanal dedicado a desplazarse se convierte en un nuevo indicador del grado de movilidad de los individuos. La situación de especialización en cuanto los motivos y los modos de transporte, no sólo se observa con base al tipo de día y a la distribución horaria de los desplazamientos, también se produce a nivel social. Los diversos segmentos de la demanda (género, edad, actividad profesional, tipologías de usuarios de la movilidad, etc.) presentan escenarios variados con relación al número de desplazamientos, a los motivos que los originan y a los modos de transporte empleados para realizarlos.

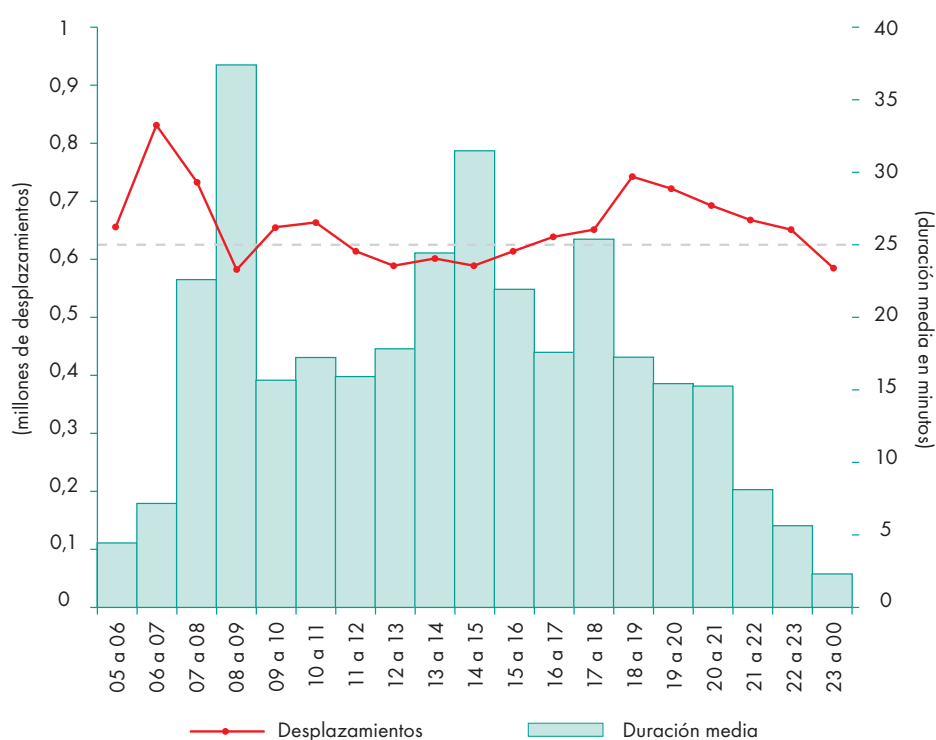
### Distribución horaria de los desplazamientos en días laborables según día de la semana







### Distribución horaria de los desplazamientos y duración media según intervalo horario de inicio



(\*) Con el fin de minimizar el error estadístico sólo se han considerado los intervalos con un volumen de desplazamientos > 100.000 para el conjunto de los cinco días laborables.

## 2.2 Encuesta de Movilidad en Día Laborable

La ATM, la EMT y el Ayuntamiento de Barcelona han encargado la realización de la *Encuesta de movilidad en día laborable* (EMDF '03).

Este estudio continúa la serie de estudios de movilidad que en los últimos diez años han realizado la EMT y el Ayuntamiento de Barcelona (*Encuesta de movilidad y tráfico*), complementando también la información recogida de forma quinquenal por la ATM a través de la Encuesta de movilidad cotidiana. Por otra parte, permite entrar en un proceso de mejora metodológica que debe repercutir positivamente en los diversos estudios de movilidad que se realicen en el futuro.

El universo a estudiar está constituido por los residentes en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB) mayores de 15 años. En el período de estudio, la población a analizar está integrada por 3,7 millones de individuos.

La muestra de la Encuesta de Movilidad en día Laborable (EMDF '03) está integrada por 3.884 individuos, con un error máximo del 1,6%. El trabajo de campo ha sido rea-

lizado por la red de campo del Instituto DYM, del 21 de febrero al 25 de marzo de 2003. La recogida de datos se ha llevado a cabo mediante entrevista telefónica y metodología CATI.

Los resultados de este estudio no son comparables con la EMQ '01, ya que el universo y la metodología no son iguales y, por otra parte, en este estudio se ha hecho un gran esfuerzo sobre la movilidad de los profesionales, como taxistas, conductores de autobús, representantes..., que tienen una movilidad mucho más alta y difícilmente se puede recoger en un cuadernillo semanal.

El objetivo de la presente investigación es analizar la movilidad en día laborable. Por este motivo, se ha recogido información relativa a los desplazamientos llevados a cabo el último día laborable: de lunes a viernes no festivo. En un día laborable se realizan 11,2 millones de desplazamientos. Trasladando este dato a los habitantes de la RMB, mayores de 15 años, puede hablarse de una media de 2,98 desplazamientos en día laborable.

Los residentes en el ámbito de estudio han sido clasificados en dos tipologías básicas según sus pautas de movilidad: población general y profesionales.

#### Distribución de la población y de los desplazamientos según perfiles básicos de movilidad

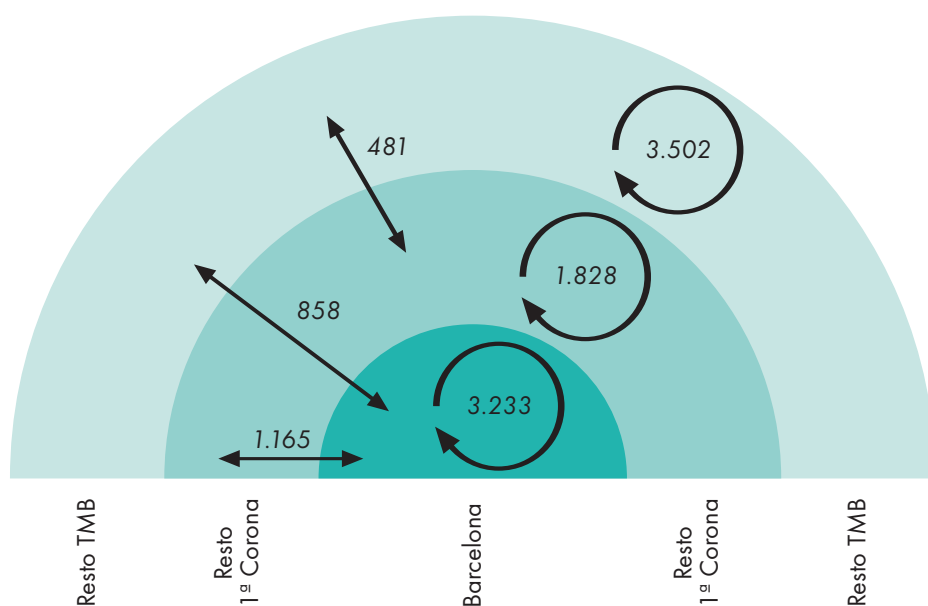
	Individuos		Desplazamientos		Media de Desplazamientos
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	
<b>Pob. general sin movilidad</b>	712.710	19,0%	0	0,0%	0,00
<b>Pob. general con movilidad</b>	2.896.322	77,1%	9.331.695	83,3%	3,22
<b>Profesionales</b>	145.816	3,9%	1.873.165	16,7%	12,85
<b>Total</b>	<b>3.754.847</b>	<b>100,0%</b>	<b>11.204.860</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,98</b>



## Desplazamientos en día laborable según tipos de flujo analizado

	Frecuencia	Porcentaje
Barcelona - Barcelona	3.232.702	28,9%
Resto Primera Corona - Resto Primera Corona	1.827.614	16,3%
Resto RMB - Resto RMB	3.501.559	31,3%
<b>Total flujos internos</b>	<b>8.561.875</b>	<b>76,4%</b>
Barcelona - Resto Primera Corona (más inversa)	1.165.006	10,4%
Barcelona - Resto RMB (más inversa)	858.445	7,7%
Resto Primera Corona - Resto RMB (más inversa)	481.328	4,3%
<b>Total flujos de conexión</b>	<b>2.504.779</b>	<b>22,4%</b>
Barcelona - Fuera RMB (más inversa)	35.997	0,3%
Resto Primera Corona - Fuera RMB (más inversa)	16.501	0,1%
Resto RMB - Fuera RMB (más inversa)	73.286	0,7%
Fuera RMB - Fuera RMB	12.420	0,1%
<b>Total flujos exteriores</b>	<b>138.204</b>	<b>1,2%</b>
<b>Total desplazamientos</b>	<b>11.204.858</b>	<b>100,0%</b>

## Principales desplazamientos en día laborable



Desplazamientos expresados en miles.  
Sólo se han considerado flujos > 150 miles desplazamientos/día laborable

### Distribución modal de los desplazamientos según origen y destino. Valores absolutos (\*)

		Pie	T. público	V. privado	Total
Flujos internos	Barcelona - Barcelona	1.172.551	1.310.476	749.675	3.232.702
	Resto 1a Corona - Resto 1a Corona	855.609	223.827	748.178	1.827.614
	Resto RMB - Resto RMB	991.796	253.116	2.256.647	3.501.559
	<b>Total</b>	<b>3.019.956</b>	<b>1.787.419</b>	<b>3.754.500</b>	<b>8.561.875</b>
Flujos de conexión	Barcelona - Resto 1a Corona (más inversa)	87.471	522.047	555.488	1.165.006
	Barcelona - Resto RMB (más inversa)	0	329.294	529.151	858.445
	Resto 1a Corona - Resto RMB (más inversa)	1.388	87.896	392.044	481.328
	<b>Total</b>	<b>88.859</b>	<b>939.237</b>	<b>1.476.683</b>	<b>2.504.779</b>

(\*) No se han considerado los flujos exteriores debido a que la muestra no resulta suficiente.

### Distribución modal de los desplazamientos según origen y destino. Porcentajes (\*)

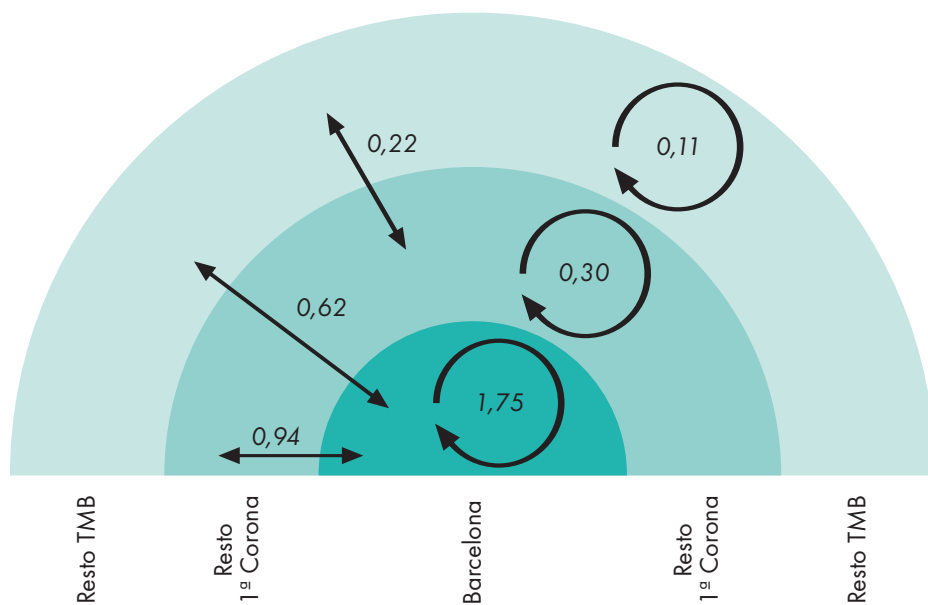
		Pie	T. público	V. privado	Total
Flujos internos	Barcelona - Barcelona	36,3%	40,5%	23,2%	100,0%
	Resto 1a Corona - Resto 1a Corona	46,8%	12,2%	40,9%	100,0%
	Resto RMB - Resto RMB	28,3%	7,2%	64,4%	100,0%
	<b>Total</b>	<b>35,3%</b>	<b>20,9%</b>	<b>43,9%</b>	<b>100,0%</b>
Flujos de conexión	Barcelona - Resto 1a Corona (más inversa)	7,5%	44,8%	47,7%	100,0%
	Barcelona - Resto RMB (más inversa)	0,0%	38,4%	61,6%	100,0%
	Resto 1a Corona - Resto RMB (más inversa)	0,3%	18,3%	81,5%	100,0%
	<b>Total</b>	<b>3,5%</b>	<b>37,5%</b>	<b>59,0%</b>	<b>100,0%</b>

(\*) No se han considerado los flujos exteriores debido a que la muestra no resulta suficiente.



Con el fin de analizar con mayor precisión la situación de competencia entre los modos mecanizados se ha generado la ratio público / privado. Para cada posible combinación origen - destino, se ha hallado el cociente entre el número de desplazamientos en transporte público y el número de desplazamientos en vehículo privado. La obtención de valores por debajo de la unidad indica predominio del vehículo privado, mientras que los valores por encima manifiestan predominio del transporte público. Al mismo tiempo, el indicador permite cuantificar la situación de predominio de uno u otro modo, con base a la menor o mayor distancia del valor obtenido respecto a la unidad.

#### Ratio transporte público / vehículo privado según origen y destino de los desplazamientos



Ratio = desplazamientos t. público / desplazamientos t. privado  
Sólo se han considerado flujos > 150 miles desplazamientos/día laborable







# 4

## Informe de Auditoría



**Cabinet Tècnic  
d'Auditoria i Consultoria, s.a.**

**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ,  
CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL  
SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT  
PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (ATM)**

---

**Informe d'auditoria dels Estats i Comptes Anuals  
de l'exercici 2003**

---

**Febrer 2004**

# Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, s.a.

Via Laietana, 30, 2n D  
Tel. 93 319 96 22 - Fax 93 310 17 39  
08003 Barcelona

Julian Hernández, 8, baixos, esq.  
Tel. 91 388 21 80 - Fax 91 759 96 12  
28043 Madrid

Barcelona, 3, 2n. 1n  
Tel. 972 20 19 59 - Fax 972 22 09 20  
17001 Girona


## INFORME D'AUDITORIA DELS ESTATS I COMPTES ANUALS

### Al Consell d'Administració de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA

- 1 - Hem auditat els estats i comptes anuals de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant **ATM**), que comprenen el balanç de situació al 31 de desembre de 2003, el compte de resultats, la liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual acabat en la data esmentada, la formulació dels quals és responsabilitat dels Administradors de l'**ATM**. La nostra responsabilitat és expressar una opinió sobre els esmentats estats i comptes anuals en el seu conjunt, basada en el treball realitzat d'acord amb les normes d'auditoria generalment acceptades que requereixen l'examen, mitjançant la realització de proves selectives, de l'evidència justificativa dels estats i comptes anuals i l'avaluació de la seva presentació, dels principis comptables aplicats en l'àmbit de les administracions públiques i de les estimacions realitzades.
- 2 - Els administradors de l'**ATM** presenten, a efectes comparatius, amb cadascuna de les partides del balanç, del compte de resultats i del quadre de finançament, a més de les xifres de l'exercici 2003, les corresponents a l'exercici anterior. La nostra opinió es refereix exclusivament als estats i comptes anuals de l'exercici 2003. Amb data 25 de febrer de 2003 vàrem emetre el nostre informe d'auditoria sobre els estats i comptes anuals de l'exercici 2002, en el qual vàrem expressar una opinió favorable amb una incertesa.
- 3 - Tal i com s'esmenta en la Nota 12.3 i 13.1 de la memòria que s'adjunta, actualment està en negociació entre l'**ATM**, l'Administració General de l'Estat i les Administracions Consorciades, el Contracte-Programa que hauria de preveure les aportacions de les Administracions per cobrir les necessitats de finançament del transport metropolità per al període 2002-2005 així com la liquidació del Contracte-Programa anterior. Per als exercicis 2002 i 2003 l'**ATM** avança als operadors públics un total de 86 milions d'euros en excés respecte de les aportacions consignades a compte per les diferents Administracions, import que per al primer trimestre de l'exercici 2004 arriba fins als 105 milions d'euros en total. En espera del desenllaç d'aquestes negociacions, el Consell d'Administració de l'**ATM** ha aprovat realitzar aquestes aportacions mitjançant la disposició d'operacions de tresoreria.
- 4 - En la nostra opinió professional, llevat de l'efecte dels ajustaments que poguessin ser necessaris si es conegués el desenllaç final de la incertesa descrita en el paràgraf anterior, els estats i comptes anuals de l'exercici 2003 adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'**ATM** al 31 de desembre de 2003, dels resultats de les seves operacions reflectits en el compte de resultats i en la liquidació de pressupost adjunts i dels recursos obtinguts i aplicats durant l'exercici anual acabat en aquesta data, i contenen la informació necessària i suficient per a la seva interpretació i comprensió adequades, de conformitat amb els principis i normes de comptabilitat per a les administracions públiques, que mantenen uniformitat amb els aplicats l'exercici anterior.

Barcelona, 27 de febrer de 2004

GABINET TÈCNIC  
D'AUDITORIA I CONSULTORIA, S.A.

  
Enric Ribas i Miràngels  
Soci - Auditor de Comptes



Aquest informe està subjecte a la Llei 40/2003 de 27 de novembre.





## AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

## BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2003 I 31-12-2002

ACTIU		
	2003	2002
<b>IMMOBILITZAT MATERIAL</b>	<b>5.191.690,83</b>	<b>5.843.558,80</b>
CONSTRUCCIONS	308.881,96	308.881,96
MAQUINÀRIA, INSTALLACIONS I ESTRIS	50.842,52	50.518,33
MOBILIARI	75.724,95	72.784,55
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	258.212,38	207.705,58
INSTALLACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	6.216.263,93	6.842.802,16
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-1.720.334,92	-940.314,84
<b>IMMOBILITZAT IMMATERIAL</b>	<b>804.878,98</b>	<b>781.945,72</b>
SOFTWARE	1.228.042,17	880.628,84
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	22.926,81	22.926,81
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-446.090,00	-121.609,93
<b>INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL</b>	<b>2.619.643,74</b>	<b>0,00</b>
INFRAESTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'US GENERAL	2.619.643,74	0,00
<b>IMMOBILITZAT FINANCER</b>	<b>30.000,00</b>	<b>0,00</b>
ACCIONS SENSE COTITZACIÓ OFICIAL	30.000,00	0,00
<b>DEUTORS</b>	<b>22.798.247,23</b>	<b>23.041.105,82</b>
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	22.752.915,05	22.831.141,07
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	29.947,38	29.946,10
HISENDA PUBLIC, DEUTORA PER IVA	0,00	0,00
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	15.384,80	180.018,65
<b>COMPTES FINANCERS</b>	<b>75.586.604,79</b>	<b>23.288.173,48</b>
FIANCES A CURT TERMINI	18.167,03	18.885,24
ENTREGUES EN EXECUCIÓ D'OPERACIONS	75.300.293,05	8.806.015,20
CAIXA	0,00	0,00
ALTRES PARTIDES PENDENTS D'APLICACIÓ	400,03	400,03
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES OPERATIU	267.744,68	13.079.485,41
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES RESTINGITS DE RECA	0,00	211.010,11
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES FINANCERS	0,00	1.168.374,48
FORMALITZACIÓ	0,00	0,00
<b>AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ</b>	<b>6.179.589,74</b>	<b>3.026.031,06</b>
DESPESES AVANÇADES	6.179.589,74	3.026.031,06
INGRESSOS DIFERITS		
<b>RESULTAT DE L'EXERCICI</b>		<b>453.631,82</b>
<b>TOTAL ACTIU</b>	<b>113.210.655,31</b>	<b>66.232.447,70</b>
<b>COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI</b>	<b>871.748,57</b>	<b>956.157,70</b>
PRESSUPOST DE DESPESES D'EXERCICIS POSTERIORIS	871.748,57	956.157,70
<b>COMPTES D'ORDRE</b>	<b>32.886.702,68</b>	<b>7.048.145,96</b>
AVALS REBUTS	32.869.874,88	7.031.317,96
AVALS PROVISIONALS	16.828,00	16.828,00

El Director General,

La Cap d'Administració,







# AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

## BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2003 I 31-12-2002

PASSIU		
	2003	2002
<b>PATRIMONI I RESERVES</b>	<b>4.881.251,17</b>	<b>5.334.882,99</b>
PATRIMONI	4.881.251,17	5.334.882,99
<b>SUBVENCIIONS DE CAPITAL</b>	<b>7.470.005,19</b>	<b>5.263.688,40</b>
DEL SECTOR ESTATAL	6.962.172,00	4.831.840,76
DE COMUNITATS AUTÒNOMES	507.833,19	431.845,64
<b>DEUTES A CURT TERMINI</b>	<b>81.513.343,55</b>	<b>30.036.074,42</b>
CREDITORS PER OBLIG. REC. I PAG. ORDENATS PRESS. C.	32.479.117,65	21.522.257,04
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS. TANCATS	50.085,17	81.049,97
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	29.754,15	36.870,54
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	4.603,52	5.224,51
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER IVA	512.251,90	318.113,62
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	44.131.179,98	176.400,79
FIANCES A CURT TERMINI	33.120,83	25.742,89
CREDITORS PER DEVOLUCIONS D'INGRESSOS	0,00	0,00
OPERACIONS PER INTEGRACIÓ TARIFÀRIA	4.273.230,37	7.872.605,96
<b>AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ</b>	<b>18.804.199,77</b>	<b>15.597.803,89</b>
DESPESES DIFERIDES	8.361.872,15	5.033.888,46
INGRESSOS AVANÇATS	10.242.327,62	10.563.915,41
<b>RESULTAT DE L'EXERCICI</b>	<b>741.855,63</b>	
<b>TOTAL PASSIU</b>	<b>113.210.555,31</b>	<b>56.232.447,70</b>
<b>COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI</b>	<b>871.748,57</b>	<b>856.157,70</b>
DESPESES COMPROMESSES D'EXERCICIS POSTERIORIS	871.748,57	856.157,70
<b>COMPTES D'ORDRE</b>	<b>32.886.702,68</b>	<b>7.048.145,98</b>
AVALISTES	32.869.874,68	7.031.317,98
DEPOSITANTS D'AVALS PROVISIONAL	16.828,00	16.828,00

El Director General.

La Cap d'Administració.





## AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

## COMPTES DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2003 I 31-12-2002

	2.003	2.002
<b>INGRESSOS EXPLOTACIÓ</b>	<b>573.517.199,73</b>	<b>518.895.288,49</b>
VENDES DE SERVEIS	291.945.992,54	260.135.189,94
INGRESSOS FINANCERS	118.217,86	635.659,12
INDEMNITZACIONS	0,00	0,00
D'ORGANISMES AUTONOMS ADMINISTRATIS	485,85	0,00
D'ORGANISMES AUTONOMS ADMIN ENTITAT LOCAL	1.309,27	0,00
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	94.730.400,48	105.171.430,87
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	82.790.088,82	78.715.200,78
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	81.272.813,80	74.049.835,07
TRANSFERÈNCIES DE L'EXTERIOR	11.573,51	0,00
REINTEGRAMENTS DE PRESSUPOSTOS TANCATS	9.105,85	186.368,57
ALTRES INGRESSOS	5.211,56	1.584,13
INGRESSOS PER TRANSFERÈNCIA DE COMUNITAT AUTONOMA	22.632.220,49	0,00
<b>DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>571.392.014,63</b>	<b>519.336.807,59</b>
SOUS I SALARIS	1.325.762,46	1.280.926,46
INDEMNITZACIONS PER RAÓ DE SERVEI	70.046,39	48.079,57
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	288.500,50	279.292,12
ALTRES DESPESES SOCIALS	24.283,96	8.191,93
ARRENDAMENTS	118.989,87	115.186,85
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	561.687,56	298.066,75
SUBMINISTRAMENTS	22.141,64	19.351,92
COMUNICACIONS	129.176,98	52.176,94
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	209.322.352,75	258.348.358,02
PRIMES D'ASSEGURANCES	43.591,86	13.861,81
MATERIAL D'OFICINA	77.175,66	75.351,46
DESPESES DIVERSES	493.991,96	486.268,47
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	203.215.000,00	216.875.209,57
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	34.425.605,00	26.083.520,49
TRANSFERÈNCIES A INSTITUCIONS SENSE FINAL. LUCRE	0,00	2.500,00
TRANSFERÈNCIES CORRENTS A EMPRESES PRIVADES	17.760.832,82	14.790.402,11
TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL A EMPRESES PRIVADES	23.294.172,40	158.149,83
TRIBUTS ESTATALS	218.722,82	400.926,49
<b>MARGE BRUT</b>	<b>2.125.185,10</b>	<b>-441.519,10</b>
<b>DESPESES FINANCERES</b>	<b>983.695,20</b>	<b>410,39</b>
INTERESSOS PRESTECES	983.192,35	410,39
ALTRES DESPESES FINANCERES	502,85	0,00
<b>AMORTITZACIONS I PROVISIONS</b>	<b>1.109.518,60</b>	<b>813.853,15</b>
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	785.038,53	777.425,09
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	324.480,07	36.428,06
<b>RESULTAT NET</b>	<b>31.971,30</b>	<b>-1.255.782,64</b>
RESULTATS EXTRAORDINARIS	709.884,33	802.150,82
MODIFICACIÓ OBLIGACIONS PRESSUPOSTOS TANCATS	0,00	0,00
<b>RESULTAT DE L'EXERCICI</b>	<b>741.855,63</b>	<b>-453.631,82</b>

El Director General,

La Cap d'Administració





## AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2003  
26/2/04

## RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2003

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	259.210.000,00	32.724.592,53	291.934.592,53	291.960.309,75	291.943.909,75	16.400,00	-25.717,22	100,01%
4: Transfer. corrents	270.237.959,00	10.000.000,00	260.237.959,00	260.806.908,79	238.070.483,74	22.736.425,05	-568.949,79	100,22%
5: Ingressos patrimoni.	0,00	0,00	0,00	118.217,86	118.217,86	0,00	-118.217,86	-
7: Transferències capital	22.219.417,49	0,00	22.219.417,49	22.219.417,49	22.219.417,49	0,00	0,00	100,00%
6: Alienació d'Inversions Reals	0,00	0,00	0,00	390,00	300,00	90,00	-390,00	0,00%
8: Rom. Tres. fin. IRC	0,00	14.235.783,50	14.235.783,50	0,00	0,00	0,00	14.235.783,50	0,00%
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>551.667.376,49</b>	<b>56.960.376,03</b>	<b>588.627.752,52</b>	<b>575.105.243,89</b>	<b>552.352.328,84</b>	<b>22.752.915,05</b>	<b>13.522.508,63</b>	<b>97,70%</b>
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1.821.797,71	0,00	1.821.797,71	1.685.896,59	1.659.909,24	25.987,35	135.901,12	92,54%
2: Compra béns i serveis	258.028.688,97	36.127.512,97	294.156.201,94	291.392.676,64	290.328.129,26	1.064.547,38	2.763.525,30	99,06%
3: Despeses financeres	2.173.117,32	-152.300,00	2.020.817,32	914.677,32	914.677,32	0,00	1.106.140,00	45,26%
4: Transfer. corrents	265.475.605,00	10.000.000,00	255.475.605,00	253.900.847,90	222.996.991,21	30.903.856,69	1.574.757,10	99,38%
6: Inversions	684.396,00	4.757.813,52	5.442.209,52	3.300.226,63	2.857.661,76	442.564,87	2.141.982,89	60,64%
7: Transfer. Capital	23.483.771,49	6.197.349,54	29.681.121,03	23.294.172,40	23.252.011,04	42.161,36	6.386.948,63	78,48%
8: Actius Financers	0,00	36.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	0,00	0,00	100,00%
<b>TOTAL DESPESES</b>	<b>551.667.376,49</b>	<b>56.960.376,03</b>	<b>588.627.752,52</b>	<b>574.518.497,48</b>	<b>542.039.379,83</b>	<b>32.479.117,65</b>	<b>14.109.255,04</b>	<b>97,60%</b>

El Director General,

La Cap d'Administració,



## RESUM DE LIQUIDACIÓ D'AGRUPACIÓ D'EXERCICIS TANCATS

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	22.861.087,17	0,00	22.861.087,17	22.861.087,17	22.831.139,79	29.947,38	0,00	100,00%
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>22.861.087,17</b>	<b>0,00</b>	<b>22.861.087,17</b>	<b>22.861.087,17</b>	<b>22.831.139,79</b>	<b>29.947,38</b>	<b>0,00</b>	<b>100,00%</b>
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	21.603.307,01	0,00	21.603.307,01	21.603.307,01	21.553.221,84	50.085,17	0,00	100,00%
<b>TOTAL DESPESES</b>	<b>21.603.307,01</b>	<b>0,00</b>	<b>21.603.307,01</b>	<b>21.603.307,01</b>	<b>21.553.221,84</b>	<b>50.085,17</b>	<b>0,00</b>	<b>100,00%</b>
<b>DIFERÈNCIES ING/DESP</b>	<b>1.257.780,16</b>	<b>0,00</b>	<b>1.257.780,16</b>	<b>1.257.780,16</b>	<b>1.277.917,95</b>	<b>-20.137,79</b>		

El Director General,

La Cap d'Administració





## AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2003

## ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2003

1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		22.818.414,28
De Pressupost d'ingressos. Exercici Corrent	22.752.915,05	
De Pressupost d'ingressos. Pressupostos tancats	29.947,38	
D'operacions comercials	0,00	
D'altres operacions no pressupostàries	33.551,83	
Menys = Saldos de cobrament dubtós	0,00	
Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva	0,00	
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		6.212.650,47
De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	32.479.117,65	
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	50.085,17	
De pressupost d'ingressos	0,00	
D'operacions comercials	0,00	
D'altres operacions no pressupostàries	48.984.140,73	
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva	75.300.683,08	
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINAL DE L'EXERCICI		267.744,68
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT FINALISTA		12.417.573,00
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)		4.453.935,47
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL		16.871.508,47

El Director General,

La Cap d'Administració





**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ**

Exercici comptable : 2003

**RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2003**

1. DRETS RECONEGUTS NETS	575.105.243,89	
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	574.518.497,48	
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)		<b>586.746,41</b>
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	6.461.290,84	
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	0,00	
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENTS LÍQUIDS DE TRESORERIA	7.210.974,62	
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS	0,00	
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)		<b>1.336.430,19</b>

El Director General,

La Cap d'Administració,





**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2003 DE  
L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI  
PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE  
TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**



## Nota 1 - INFORMACIÓ GENERAL

### 1.1 - Naturalesa de l'Entitat

**L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA** (en endavant ATM) fou constituïda en virtut del conveni subscrit el 19 de març de 1997 per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport. És una entitat de dret públic, amb personalitat jurídica i patrimoni propis, de caràcter voluntari i de duració indefinida. Es poden adherir a l'ATM totes les administracions titulars de serveis públics de transports col·lectius, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

### 1.2 - Objectiu

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat (en endavant AGE), hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspassats, mitjançant l'elaboració i el seguiment de tots els instruments jurídics, tècnics i financers que es considerin convenients, i, en general, la realització de les funcions que li siguin encomanades per les entitats que la componen.

D'acord amb els seus Estatuts, les funcions de l'ATM són les següents:

- Planificació d'infraestructures i serveis de transport públic col·lectiu.
- Relacions amb els operadors de transport col·lectiu (concertació i seguiment de contractes-programa i altres convenis).



- Gestió del finançament del sistema per part de les administracions i control dels ingressos, costos i inversions de les empreses prestadores del servei.
- Ordenació de tarifes.
- La publicitat, la informació i les relacions amb els usuaris.
- Altres referents al marc normatiu futur.

### 1.3 - Organització

Els Òrgans de Govern de l'ATM previstos en els seus Estatuts i Reglament de Règim Interior són els següents:

- El Consell d'Administració.
- El President.
- El Comitè Executiu.
- El Director General.

## Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓ

### 2.1 - Règim comptable

D'acord amb pronunciaments de la "Intervención General de la Administración del Estado", són aplicables als Consorcis les normes de caràcter general vigents per a l'administració local, amb aquelles particularitats que puguen fixar els Estatuts. Per aquest motiu, els estats i comptes anuals de l'ATM de l'exercici 2003 han estat preparats d'acord amb la normativa principal recollida a la següent legislació:



- a) Llei 39/1988 de 28 de desembre, reguladora de les Hisendes Locals.
- b) R.D. 500/1990 de 20 d'abril, pel qual es desenvolupa el capítol primer del títol sisè de la Llei 39/1988.
- c) Instrucció de Comptabilitat de l'Administració Local (ICAL), de 17 de juliol de 1990.
- d) Documents sobre principis comptables, emesos per la Comissió de Principis i Normes Comptables Públiques, creada per Resolució de la Secretaria d'Estat d'Hisenda de 28 de desembre de 1990.

## 2.2 - Estats i comptes anuals

- a) Els estats i comptes anuals de l'exercici 2003 són els següents:
  - Liquidació del Pressupost.
  - Balanç de Situació.
  - Compte de Resultats.
  - Memòria.
- b) Els saldos dels estats i comptes anuals són coincidents amb els que figuren als registres de comptabilitat de l'ATM.
- c) Els estats i comptes anuals de l'exercici 2003 resten pendents d'aprovació pel Consell d'Administració.

## 2.3 - Imports monetaris

A manca d'indicació en contrari, els imports monetaris d'aquesta memòria s'expressen en euros.





### Nota 3 - NORMES DE VALORACIÓ

Les normes de valoració més rellevants aplicades en la preparació i presentació dels estats i comptes anuals són les següents:

#### 3.1 - Immobilitzat matricial i Inversions en infraestructura i béns destinats a l'ús general

Figura valorat d'acord amb els criteris que s'indiquen a continuació:

- a) Les inversions es valoren a preu d'adquisició.
- b) Les reparacions que no signifiquin una ampliació de la vida útil i les despeses de manteniment són carregades directament al compte de resultats. Els costos d'ampliació o millora que donen lloc a un augment de la durada del bé són capitalitzats com a més valor del bé.
- c) Els estudis preliminars corresponents a projectes d'inversió s'imputen a despesa en l'exercici que es realitzen, llevat que l'ATM rebi ingressos específics per al seu finançament. En aquest cas, es registren als epígrafs d'immobilitzat (cost) i Subvencions de capital (finançament).
- d) Els coeficients aplicats en el càlcul de les amortitzacions són els resultants de considerar les següents vides útils:

- Construccions
- Maquinària, instal·lacions i estris
- Mobiliari
- Equips procés informació
- Instal·lacions complexes especialitzades

Anys  
vida útil

8  
8  
10  
4  
4 - 10



La vida útil de les construccions i instal·lacions ordinàries s'ha adequat a la durada del contracte d'arrendament de la finca on estan situades.

- e) Les inversions de l'exercici es comencen a amortitzar des del moment en què entren en funcionament.
- f) La baixa de les inversions en infraestructures i béns destinats a l'ús general, amb càrrec al compte de "Patrimoni lliurat a l'ús general", es registra comptablement quan les inversions han finalitzat totalment.

### 3.2 - Immobilitzat immaterial

Aquest epígraf comprèn els costos d'adquisició del software informàtic i de la marca SMTPC i de la pròpia ATM. L'amortització es realitza considerant unes vides útils de tres i cinc anys respectivament.

### 3.3 - Immobilitzat financer

Correspon al valor nominal de la participació del 50% en el capital de la Societat Sermetra, S.L.

### 3.4 - Deutors

Correspon al valor nominal dels drets pendents de cobrament els quals són, en tots els casos, amb venciment a curt termini.





### 3.5 - Subvencions de capital i ingressos avançats

L'ATM rep finançament de les administracions públiques per al desenvolupament de projectes d'inversió o projectes que tenen aplicació al compte de resultats. Aquest finançament es registra transitòriament a l'epígraf d'ingressos avançats. Els traspassos a l'epígraf de subvencions de capital del balanç de situació, o al compte de resultats es realitzen de forma correlacionada amb l'execució dels projectes d'inversió o de despeses que respectivament financen.

### 3.6 - Deutes a curt termini

Reflecteixen el valor nominal de les obligacions pendents de pagament, les quals són en tots els casos, amb venciment inferior a dotze mesos.

### 3.7 - Ingressos i despeses

Els ingressos i despeses són registrats a la comptabilitat financera atenent als principis de l'acreditament i de correlació d'ingressos i despeses, independentment del moment en què es cobren o es paguen, i d'aquell en què se'n produeix el reconeixement pressupostari.

D'altra banda, els ingressos i despeses s'incorporen a la Liquidació Pressupostària en el moment en què es produeix l'acte administratiu de reconeixement dels respectius drets i obligacions.

### 3.8 - Impost sobre Societats

D'acord amb la naturalesa de l'ATM i en aplicació de la Llei 43/95, de l'Impost sobre Societats, aquesta es troba exempta de l'Impost i no està subjecta a retencions a compte pels rendiments financers que obtingui.



### 3.9 - Medi ambient

Les despeses derivades de les actuacions que tenen per objecte la protecció i millora del medi ambient es comptabilitzen, si s'escau, com a despeses de l'exercici en què s'incorren. No obstant això, si suposen incorporacions a l'immobilitzat com a conseqüència d'actuacions per a minimitzar l'impacte ambiental i la protecció i millora del medi ambient, es comptabilitzen com a major valor de l'immobilitzat.

### Nota 4 - IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

4.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que integren l'immobilitzat material de l'ATM al llarg de l'exercici 2003 es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.

4.2 - Les inversions de l'exercici corresponen principalment als següents conceptes:

a) Certificacions de Tramvia Metropolità, S.A. corresponents al projecte i execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat. Aquesta actuació està finançada pel Ministerio de Fomento en virtut del conveni de cooperació formalitzat el 8 de maig de 2002 (Nota 9.3), on l'ATM es compromet a cedir aquestes obres als Ajuntaments respectius una vegada estiguin executades en la seva totalitat. L'import previst de l'actuació és de 3.907 milers d'euros i a 31 de desembre de 2003 s'ha executat un import de 2.620 milers d'euros.

b) La resta d'inversions de l'exercici corresponen principalment a equips informàtics.





# IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

## VALOR DE COST

## FONS D'AMORTITZACIÓ

	Saldo 1.1.2003	Altes	Baixes	Saldo 31.12.2003	Saldo 1.1.2003	Dotacions	Baixes	Saldo 31.12.2003	Valor Net 31.12.2003
Construccions	309.881,96	-	-	309.881,96	64.375,60	38.735,24	-	103.110,84	206.771,12
Maquinària, instal·lacions i estris	50.519,33	423,19	-	50.942,52	22.121,17	6.727,98	-	28.849,15	22.093,37
Mobiliari	72.784,59	2.940,36	-	75.724,95	23.598,87	7.443,00	-	31.041,87	44.683,08
Equips procés informació	207.705,38	56.323,26	(-) 5.018,45	259.212,39	150.923,43	15.526,35	(-) 5.018,45	161.431,33	97.781,06
Instal·lacions complexes especialitzades	5.942.982,18	273.281,75	-	6.216.263,93	679.295,77	716.605,96	-	1.395.901,73	4.820.362,2
IMMOBILITZAT MATERIAL	6.583.873,64	333.170,56	(-) 5.018,45	6.912.025,75	940.314,84	785.038,53	(-) 5.018,45	1.720.334,92	5.191.690,83

## INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

	-	2.619.643,74	-	2.619.643,74	-	-	-	-	2.619.643,74
--	---	--------------	---	--------------	---	---	---	---	--------------



*[Handwritten signatures]*



## Nota 5 - IMMOBILITZAT IMMATERIAL

- 5.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que componen l'epígraf d'immobilitzat immaterial es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.
- 5.2 - Les inversions més importants de l'exercici corresponen a l'adquisició de programes informàtics diversos.

## Nota 6 - DEUTORS

El saldo al 31 de desembre de 2003 de l'epígraf de Deutors per drets reconeguts presenta la següent composició (Nota 12.3):

• Contracte-Programa:		
- Generalitat de Catalunya	21.082.749,94	
- Ajuntament de Barcelona	<u>1.374.815,05</u>	22.457.564,99
• Altres		325.297,44
		<u>22.782.862,43</u>

## Nota 7 - COMPTES FINANCERS

- 7.1 - L'epígraf "Bancs i Institucions de Crèdit" correspon a saldos disponibles en diferents entitats de crèdit.





## IMMOBILITZAT IMMATERIAL

## VALOR DE COST

## FONS D'AMORTITZACIÓ

	Saldo 1.1.2003	Inversions	Saldo 31.12.2003	Saldo 1.1.2003	Dotacions	Saldo 31.12.2003	Valor Net 31.12.2003
• Software	880.629,84	347.412,33	1.228.042,17	108.382,03	322.999,82	431.381,85	796.660,32
• Altre immobilitzat immaterial	22.926,81	-	22.926,81	13.227,90	1.480,25	14.708,15	8.218,66
	<b>903.556,65</b>	<b>347.412,33</b>	<b>1.250.968,98</b>	<b>121.609,93</b>	<b>324.480,07</b>	<b>446.090,00</b>	<b>804.878,98</b>

- Software
- Altre immobilitzat immaterial

*[Signature]*

*[Signature]*





- 7.2 - El saldo de l'epígraf "Lliuraments en Execució d'Operacions" correspon als pagaments efectuats als operadors TMB i FGC en concepte d'aportacions del Contracte-Programa 2002-2005, amb el següent detall (Nota 12.3):

	2002	2003	TOTAL
• Transports de Barcelona, S.A. i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (TMB)	7.387.114,35	47.566.312,86	54.953.427,21
• Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)	1.420.900,85	18.925.964,99	20.346.865,84
	8.808.015,20	66.492.277,85	75.300.293,05

- 7.3 - L'ATM té concertades diverses operacions de tresoreria amb entitats de crèdit fins a un límit de 86 milions d'euros, que a 31 de desembre de 2003 estaven disposades en 44 milions d'euros. En l'exercici 2004 s'està procedint a la renovació i ampliació d'aquestes operacions de tresoreria fins a un límit de 105 milions d'euros segons acord del Consell d'Administració de 10 de desembre de 2003 (Nota 12.3).

#### Nota 8 - PATRIMONI I RESERVES I RESULTAT DE L'EXERCICI

Els fons propis de l'ATM han tingut el següent moviment durant l'exercici 2003:

	Saldo 1.1.2003	Aplicació Resultat 2003	Resultat 2003	Saldo 31.12.03
• Patrimoni	5.334.882,99	(-) 453.631,82	-	4.881.251,17
• Resultat de l'exercici	(-) 453.631,82	453.631,82	741.855,63	741.855,63
	4.881.251,17	-	741.855,63	5.623.106,80



## Nota 9 - SUBVENCIONS DE CAPITAL I INGRESSOS AVANÇATS

9.1 - Les subvencions procedents del sector estatal corresponen als següents conceptes:

a) Fons del Contracte-Programa (Nota 12.3) aplicats al desenvolupament d'un sistema de gestió i ajut a l'explotació a l'ATM i a les empreses de transport públic en règim de gestió indirecta (veure Nota 4.1, epígraf d'Instal·lacions complexes especialitzades).

• Saldo a 1 de gener de 2003	<u>4.831.840,76</u>
• Inversió de l'exercici 2003	<u>48.115,20</u>
• Aplicació a resultats (amortització econòmica)	<u>(-) 537.426,96</u>
• Saldo a 31 de desembre de 2003	<u>4.342.529,00</u>

b) Fons del Ministerio de Fomento per a l'execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat (Nota 9.3 i 4.2). Import certificat de 2.619.643 euros.

9.2 - Les subvencions de Comunitats Autònomes inclouen el finançament de les inversions realitzades per l'ATM relatives al sistema de validació i venda integrat.

• Saldo a 1 de gener de 2003	<u>431.845,64</u>
• Inversió de l'exercici 2003	<u>255.166,55</u>
• Aplicació a resultats (amortització econòmica)	<u>(-) 179.179,00</u>
• Saldo a 31 de desembre de 2003	<u>507.833,19</u>



### 9.3 - Els ingressos avançats tenen la següent composició:

• Transferències de Contracte-Programa 2002-2005 pendents d'aplicació (Nota 12.3)		<u>7.640.481,25</u>
• Transferències de Contracte-Programa 1998-2001 pendents d'aplicació (Nota 12.3)		<u>(-) 264.659,17</u>
• Transferència de l'INSERSO pel desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en les renovacions de flota de les línies regulars d'autobusos:		
- Aportació total 2000	480.809,68	
- Aplicat a ingressos exercici 2000-2001	<u>(-) 294.636,90</u>	
- Ingrés avançat any 2000	<u>186.172,78</u>	
- Aportacions totals 2001 i 2002	<u>961.619,36</u>	<u>1.147.792,14</u>
• Transferència relativa al conveni de 2 de juny de 2000 entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM per al finançament del sistema de validació i venda integrat:		
- Aportació total	7.212.145,25	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2000-2002	<u>(-) 5.544.376,87</u>	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2001-2002	<u>(-) 568.021,10</u>	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2003	<u>(-) 255.166,55</u>	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2003	<u>(-) 412.803,00</u>	<u>431.777,73</u>
• Aportació del Ministerio de Fomento per al pas sota la A-2 (Nota 4.2)	3.906.578,67	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2003	<u>(-) 2.619.643,00</u>	<u>1.286.935,67</u>
		<u>10.242.327,62</u>





**Nota 10 - CREDITORS**

- 10.1 - El saldo a 31 de desembre de 2003 de l'epígraf de Creditors per obligacions reconegudes i pagaments ordenats presenta la següent composició (Nota 12.3):

• TMB	21.446.227,31
• FGC	9.561.333,36
• EMT	373.274,37
• Tramvia Metropolità, S.A.	374.336,76
• Altres	774.031,02
	<u>32.529.202,82</u>

L'epígraf d'Altres correspon en la seva major a l'adquisició de béns i serveis per part de l'ATM.

- 10.2 - L'epígraf d'"operadors integració tarifària" reflecteix el saldo net creditor relatiu a imports a cobrar i a pagar als operadors i comercialitzadors adherits al Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona (Nota 12.2). El detall del saldo net és el següent:

OPERADOR	Saldo a pagar (a cobrar)
• TMB	3.343.476,49
• FGC	(-) 220.729,58
• RENFE	976.302,88
• Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL	499.559,27
• Logista, S.A.	(-) 1.223.517,12
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 732.581,48
• Altres operadors i comercialitzadors	1.630.719,91
	<u>4.273.230,37</u>



10.3 - El saldo de l'epígraf "despeses diferides" inclou els següents conceptes:

• Despeses a liquidar a l'exercici 2003 per Integració Tarifària (Nota 12.2)	2.175.245,37
• Compensacions per Integració Tarifària del més de desembre de 2003 i altres (Nota 12.2)	228.771,86
• Compensació per Integració Tarifària a RENFE dels exercicis 2001 i 2002 (Nota 12.6)	2.141.671,00
• Compensacions per Integració Tarifària a RENFE de l'exercici 2003 (Nota 12.2)	3.740.129,00
• Interessos acreditats no vençuts	69.017,88
• Altres conceptes	7.037,04
	<u>8.361.872,15</u>

La suma de les despeses diferides per compensacions i interessos, amb un import total de 6.179.589,74 euros, estan finançats per ingressos diferits en concepte de Contracte-Programa (Nota 12.2)

#### Nota 11 - SITUACIÓ FISCAL

11.1 - D'acord amb la legislació vigent, les liquidacions d'impostos no poden considerar-se definitives fins que no han estat inspeccionades per les autoritats fiscals o ha transcorregut el termini de prescripció de quatre anys. L'ATM té oberts a inspecció tots els exercicis no prescrits i per a tots els tributs als que es troba subjecta. En opinió dels administradors de l'ATM no s'espera que es meritin passius addicionals significatius com a conseqüència d'una eventual inspecció.

11.2 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per conceptes fiscals reflecteix bàsicament les retencions practicades a compte de l'I.R.P.F. en el mes de desembre de 2003.





- 11.3 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per I.V.A. correspon a la liquidació de desembre de 2003, ingressada el 30 de gener de 2004.

**Nota 12 - INGRESSOS I DESPESES**

- 12.1 - Ingressos per vendes de serveis

Al 31 de desembre de 2003 aquest epígraf presenta la següent composició:

• Venda de títols integrats	273.311.441,10
• Repercussió de les despeses de gestió del sistema tarifari integrat	18.413.151,43
Ingressos del sistema tarifari integrat (Nota 12.2)	<u>291.724.592,53</u>
• Facturacions a tercers del Centre d'Informació TransMct	221.400,01
	<u>291.945.992,54</u>

- 12.2 - Despeses per treballs realitzats per altres empreses

- a) En l'exercici 2001 es va posar en marxa el Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona. En virtut dels diferents convenis signats amb els operadors i els comercialitzadors, l'ATM realitza les vendes de títols integrats (T-10, T-50/30, T-MES, T-DIA i altres) i repercuteix als operadors les despeses de gestió del sistema. Per altra banda l'ATM es fa càrrec de liquidar els ingressos assignats a cada operador en funció dels viatgers transportats (validacions i enquestes), de les despeses de gestió del sistema (edició dels títols, comissions de comercialització, rebuig, auditoria, enquestes, comunicació i altres despeses de gestió) i de les compensacions econòmiques acordades amb els operadors.





b) El detall de les despeses associades en l'exercici 2003, en virtut de l'exposat, és el següent:

• Despeses per serveis de transport de viatgers, incentiu de seguretat i taxa de seguretat (ingressos assignats als operadors)	<u>275.344.760,02</u>
• Despeses de gestió del sistema	
- Comissions de comercialització de títols	11.601.519,14
- Despeses gestió ATM (I)	4.989.031,03
- Edició de títols	499.019,98
- Altres	<u>515.320,69</u>
	<u>17.604.890,84</u>
• Despesa neta no repercutida al sistema (prorrata provisional I.V.A. no deduïble i altres)	<u>(-) 849.116,88</u>
• Despeses pendents de liquidar de l'exercici anterior	<u>(-) 2.551.186,75</u>
• Periodificació de despeses a liquidar a l'exercici 2003:	
- Despeses per serveis de transport de viatgers	1.105.142,92
- Despeses de gestió	<u>1.070.102,45</u>
	<u>2.175.245,37</u>
• Despeses del sistema tarifari integrat (Nota 12.1)	<u>291.906.115,20</u>
	<u>291.724.592,53</u>

(I) Import pressupostat







- c) Addicionalment l'ATM liquida, amb el finançament rebut del Contracte-Programa 2002-2005 (Nota 12.3), les següents compensacions per integració tarifària, a les empreses operadores (epígraf de transferències a operadors privats):

• Compensacions Integració Tarifària	13.160.599,32
• Compensacions servei nocturn	3.099.643,58
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn periodificades a 31 de desembre 2002	(-) 2.468.310,94
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn de l'exercici 2003 periodificades a 31 de desembre 2003 (Nota 10.3)	3.968.900,86
	<u>17.760.832,82</u>

A finals de l'exercici 2003 s'ha calculat la compensació a RENFE en concepte d'Integració Tarifària dels exercicis 2001, 2002 i 2003, i que aquest operador ha facturat el mes de gener del 2004 (veure nota 10.3).

### 12.3 - Ingressos i despeses per transferències corrents (Contracte Programa)

- a) En data 14 de desembre de 1999 es va signar el Contracte Programa període 1999-2001 entre l'Administració General de l'Estat (AGE) i l'ATM que tenia per objecte regular les relacions recíproques relatives al finançament del transport públic regular de viatgers en l'àmbit geogràfic d'actuació, de les empreses públiques (en endavant empreses): Transports de Barcelona, S.A., Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, departament de Ferrocarrils, línies: Catalunya-Sarrià i Catalans, donant continuïtat a diversos aspectes dels Contractes-Programa relatius al trienni precedent 1995-1997.

Addicionalment, contemplava diverses actuacions a emprendre per l'ATM en relació als operadors de transport públic interurbà de superfície en l'àmbit geogràfic de continu urbà connex a Barcelona.







En la mateixa acta de signatura d'aquest contracte també es va formalitzar el conveni de finançament entre l'ATM i les Administracions Consorciades, pel qual aquestes cobreixen les aportacions a què es va comprometre l'ATM en el Contracte-Programa subscrit amb l'AGE.

- b) El 27 d'abril de 2000 es van formalitzar els Contractes-Programa de l'ATM amb les empreses operadores, en virtut dels quals l'ATM aplicava els fons rebuts de les Administracions en el nivell necessari per a la total cobertura del compte de resultats i del finançament de les inversions de FGC i TMB (inclòs el compromís de finançament del material mòbil de la línia II, associat al Contracte-Programa 1995-97). Addicionalment l'ATM també realitzava les aportacions previstes per al sanejament financer de TMB i per a l'amortització del deute d'FGC.
- c) Pel que fa a les aportacions als operadors del transport públic interurbà de superfície en l'àmbit geogràfic de continu urbà connex a Barcelona (gestió indirecta), l'ATM i l'EMT van formalitzar en data 27 d'abril de 2000 un conveni que regulava les relacions interinstitucionals entre ambdues administracions durant el període de vigència del Contracte-Programa abans esmentat.
- d) A la data de tancament de l'exercici 2003 es trobaven en curs les negociacions entre les diferents administracions implicades, del Contracte-Programa i Convenis de Finançament relatius al període 2002-2005. Per als exercicis 2002 i 2003, d'acord amb els contractes vigents fins a l'exercici 2001, l'AGE i les Administracions Consorciades han inclòs una partida per al finançament del transport en els seus pressupostos atès que es intenció de totes les administracions donar continuïtat a aquest marc de finançament.

Com a conseqüència del desfasament produït entre les necessitats de finançament dels operadors i les aportacions consignades de les diferents administracions, el Consell d'Administració de l'ATM, en sessió de 4 de juliol de 2002, acorda entre d'altres:



- Autoritzar l'ATM a fer ús d'operacions de tresoreria per fer front al dèficit d'aportacions de les administracions de l'exercici 2002 per import de 35.824 milers d'euros.
- Sol·licitar a les Administracions Consorciades que en el Contracte-Programa 2002-2005 incloguin una partida específica per afrontar el pagament a l'ATM del capital i les despeses financeres generades per aquesta operació.
- Sol·licitar als operadors TMB i FGC que limitin les seves despeses corrents de l'any 2002 i difereixin el pagament i execució d'inversions fins a l'any 2003.

El Consell d'Administració de l'ATM, en sessió de 12 de desembre de 2002, va aprovar ampliar l'acord d'utilització d'operacions de tresoreria fins a 86 milions d'euros, per tal de cobrir addicionalment una part del dèficit d'aportacions per a l'exercici 2003. També es va acordar encomanar als serveis de l'ATM el disseny d'un Pla de finançament que permeti donar compliment als compromisos adquirits per les Administracions Consorciades, en relació amb els diferents operadors de transport, i a les actuacions d'ampliació d'oferta ja acordades i incloses en la proposta de nou Contracte-Programa, actualment en negociació amb l'AGE.

Posteriorment, el Consell d'Administració de l'ATM, en sessió de 10 de desembre de 2003, va aprovar la renovació i ampliació de les esmentades operacions de tresoreria fins a un import de 105 milions d'euros per tal de cobrir el dèficit d'aportacions per al primer trimestre del 2004.

Les administracions consorciades, Generalitat de Catalunya, en sessió de Govern del dia 4 de febrer de 2003, Ajuntament de Barcelona, per resolució d'Alcaldia de 24 de febrer de 2003 i EMT per acord del Consell Metropolità de 13 de febrer de 2003, van ratificar els acords del Consell d'Administració de l'ATM de 4 de juliol de 2002 i 12 de desembre de 2002 pels quals s'autoritza l'ATM a concertar i fer ús de les operacions de tresoreria esmentades. Posteriorment també han ratificat els acords d'ampliació i renovació de desembre del 2003.





Fins a 31 de desembre de 2003 l'ATM ha lliurat als operadors un import de 75.300 milers d'euros per aquest concepte, sobre el total de 86.000 milers d'euros previstos. Aquest lliurament s'ha registrat a l'epígraf de "Lliuraments en Execució d'Operacions", Nota 7.2.

- c) En l'exercici 2003 l'ATM ha reconegut com a ingrés de transferència per Contracte-Programa un import de 2.301 milers d'euros en concepte de compensació per despeses financeres (operacions de tresoreria esmentades), quotes d'IVA no deduïble (prorrata) i despeses associades al subministrament de material mòbil.
- f) En el quadre resum que segueix, es detallen les transferències rebudes al exercici 2003 per l'ATM de les Administracions, així com les aportacions que aquesta ha realitzat als operadors en virtut dels acords amb cadascun d'ells i les despeses relatives a les actuacions en relació als operadors de transport públic interurbà en règim de gestió indirecta. El resum previ és el següent, en milers d'euros:

	<u>Ingressos (2)</u>	<u>Despeses (2)</u>
• Contracte - Programa (1)	258.725	256.064
• Altres	68	-
• Compte de resultats	<u>258.793</u>	<u>256.064</u>

Les despeses per contracte programa que es reflecteixen en el quadre resum posterior inclouen un import liquidat per l'ATM per inversions en el Sistema de Gestió i Ajuda a l'Explotació (S.A.E.) de 48 milers d'euros (Nota 4.3). El finançament corresponent a aquesta inversió s'ha imputat com a subvencions de capital (Nota 9.1).

- (1) Inclouen a ingrés i a despesa un total 6.111 milers d'euros corresponents a les compensacions per integració tarifària pendents d'aplicar a pressupost (Nota 10.3 i 12.2). La periodificació de despeses s'ha registrat amb abonament a l'epígraf de Despeses Diferides, i la periodificació d'ingressos amb càrrec a l'epígraf d'Ingressos Diferits.
- (2) Les despeses inclouen les transferències de capital a empreses operadores per renovació de flota (662 milers d'euros) i no inclouen les transferències corrents aplicades a resultats extraordinaris (Nota 12.6).





## RESUM APORTACIONS CONTRACTE-PROGRAMA (milers d'euros)

	Drets reconeguts		Cobraments		Pendent de cobrament al 31.12.2003
	2002	2003	2002	2003	
<b>INGRESSOS</b>					
• AGE	92.364	94.211	92.364	94.211	-
• Generalitat de Catalunya (2)	80.234	84.321	60.178	83.304	21.083
• Ajuntament de Barcelona	47.871	49.510	46.496	49.519	1.375
• EMT	27.598	32.186	27.598	32.186	-
<b>TOTAL</b>	<b>248.067</b>	<b>260.238</b>	<b>226.636</b>	<b>259.220</b>	<b>22.458</b>
	<b>Obligacions liquidades</b>		<b>Pagaments</b>		
<b>DESPESES (3)</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>Pendent de pagament al 31.12.2003</b>
• TMB	139.731	163.445	147.480	154.727	20.969
• FGC	45.052	39.770	36.782	38.479	9.561
• EMT (Gestió indirecta)	26.084	34.426	26.084	34.052	374
• Execució directa ATM	12.526	19.631	12.500	19.564	93
<b>TOTAL</b>	<b>243.393</b>	<b>257.272</b>	<b>222.846</b>	<b>246.822</b>	<b>30.997</b>
<b>INGRESSOS AVANÇATS (Nota 9.3)</b>	<b>(-) 4.674</b>	<b>2.966</b>			<b>7.376</b>

(1) Corresponden al total d'ingressos pendents d'aplicar corresponents al Contracte-Programa 1999-2001 a 31 de desembre de 2002.

(2) No inclouen les aportacions de capital efectuades directament per la Generalitat de Catalunya a FGC i previstos en el Contracte-Programa (23.139 milers d'euros per l'exercici 2002 i 23.139 milers d'euros per a l'exercici 2003).

(3) No s'inclouen les aportacions realitzades entreprestatàries de les quals s'han pagat un total de 75.300 milers d'euros dels 86.000 milers d'euros compromesos (Nota 6.2).



- g) Com a conseqüència del retall pressupostari aplicat en l'exercici 2001 per les diferents administracions, l'ATM va aportar als operadors TMB i FGC un import inferior al previst en els Contractes-Programa corresponents.

Una vegada tancades les necessitats de finançament reals dels diferents operadors per al període 1998-2001, tant per l'ATM com per l'AGE (subjecte a la revisió de la IGAE), s'ha determinat un defecte d'aportació a TMB i FGC per aquest concepte de 13.541 milers d'euros i de 5.863 milers d'euros respectivament. En l'exercici 2002, l'ATM va aportar en concepte d'avançament a compte d'aquesta liquidació del Contracte-Programa 1999-2001, un import de 12.092 milers d'euros (8.439 milers d'euros a TMB i 3.653 milers d'euros a FGC) que correspon pràcticament amb l'import que per aquest concepte tenia pendent d'aplicació a 31 de desembre de 2001. La diferència pendent de liquidar per l'ATM als operadors (7.312 milers d'euros) haurà de ser finançada dins el marc del nou Contracte-Programa actualment en negociació.

#### 12.4 Ingressos i despeses per transferències de capital

Corresponen principalment a la transferència a Tramvia Metropolità, S.A. de la primera anualitat prevista per al finançament de l'execució d'un sistema de tramvia-metro lleuger en el corredor Diagonal-Baix Llobregat. Aquesta transferència, per un import de 22.219 milers d'euros, ha estat rebuda de la Generalitat de Catalunya (Nota 13.1)

Aquest epígraf també inclou diverses transferències per al finançament de renovacions de flota i del sistema de validació i venda.







## 12.5 - Despeses de personal

La plantilla de l'ATM al 31 de desembre de 2003 distribuïda per categories professionals, incloent una persona en comissió de serveis de TMB, es detalla a continuació:

Categoria	Nombre d'empleats
• Director general	1
• Director tècnic	1
• Cap de servei	5
• Cap d'unitat	4
• Tècnic superior	3
• Tècnic grau mitjà	8
• Secretària de direcció	1
• Administratius	7
• Auxiliars administratius	2
	<u>32</u>

Durant l'exercici 2003 l'ATM ha disposat d'un empleat adscrit en comissió de serveis (d'acord amb el conveni subscrit a l'efecte amb TMB). En aquest sentit l'epígraf de treballs realitzats per altres empreses inclou un total de 52 milers d'euros corresponents a aquest concepte.

## 12.6 - Resultats extraordinaris

Aquest epígraf del Compte de resultats té la següent composició:

- Compensació per Integració Tarifària a RENFE dels exercicis 2001 i 2002
- Ingress per transferències corrents aplicades en concepte de Contracte-Programa
- Subvencions de capital aplicades, correlacionades amb l'amortització econòmica (Nota 9.1 i 9.2)
- Altres



2.141.671,00  
(-) 2.141.671,00

716.605,96

(-) 6.721,63

709.884,33



### Nota 13 - ALTRES CONSIDERACIONS

- 13.1 - El 27 d'abril de 2000 el Consell d'Administració de l'ATM va adjudicar la redacció del projecte, la construcció i l'exploració d'un sistema de tramvia-metro lleuger en el corredor Diagonal-Baix Llobregat de l'àrea de Barcelona que inclou sistema tramviari, serveis afectats i expropiacions.

Els terrenys afectats per les expropiacions relatives a aquest projecte formen part del domini públic del Consorci de l'ATM, que actua com a beneficiari en atenció al risc assumit en relació amb l'apreuvament. El pagament d'aquest és obligació de l'empresa adjudicatària fins al límit de la xifra d'inversió prevista per a les expropiacions en el projecte econòmic financer de l'adjudicatari. L'ATM no registrarà comptablement aquesta inversió fins al moment de la seva reversió.

En el decurs de l'exercici 2002 el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar la incorporació de modificacions en obres d'urbanització del projecte que sumen 10,5 milions d'euros, així com una modificació del traçat inicial que suposa una inversió addicional de 6,1 milions d'euros. Tot això va incrementar el pressupost del projecte constructiu, aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM del 13 de juny de 2001, dels 230,8 milions d'euros inicials a 247,4 milions d'euros (I.V.A. inclòs). En l'exercici 2003 s'ha aprovat noves modificacions del projecte que actualment està en procés d'execució per part de l'adjudicatari (Tramvia Metropolità, S.A.).

L'ATM preveu finançar el cost de la inversió amb els fons compromesos per la Generalitat de Catalunya per aquest concepte (Nota 12.4) i amb recursos provinents del Contracte-Programa actualment en negociació (Nota 12.3).

El Consell d'Administració de l'ATM va aprovar en sessió de 28 de juliol de 2003 el projecte d'exploració del sistema, que en la seva primera fase es posarà en servei cap al mes de març de l'any 2004.





- 13.2 - El 12 de desembre de 2002, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el projecte constructiu del Tramvia Glòries-Besòs, per un import de 205 milions d'euros, així com el contracte definitiu amb l'adjudicatari (Tramvia Metropolità, S.A.). La primera fase d'exploració està prevista per al mes d'abril del 2004.
- 13.3 - En aquest mateixa data el Consell d'Administració va aprovar l'adjudicació del concurs per al subministrament de trens per a diferents línies del metro de Barcelona, per un valor total dels trens de 464 milions d'euros. Cal esmentar que aquests trens no seran adquirits per l'ATM sinó que en disposarà mitjançant un contracte de "renting".

El 8 d'agost de 2003 es va subscriure entre l'ATM, CAF i una agrupació d'entitats financeres un primer contracte marc per a l'arrendament de 39 trens per a les línies 2, 3 i 5 del metro de Barcelona, posteriorment el 25 de novembre de 2003, es va formalitzar el contracte de subministrament associat. Actualment està pendent de formalitzar el contracte amb Alstom, l'altre adjudicatari, per al subministrament de 50 trens per a la futura línia 9 del metro de Barcelona.

El 28 de juliol de 2003 es va acordar iniciar un procediment similar per a la contractació de 10 nous trens per a la línia 1 del metro de Barcelona.

- 13.4 - Atesa l'activitat a què es dedica l'ATM, la qual ha estat descrita a la Nota 1, aquesta no té responsabilitats, despeses, actius, ni provisions i contingències de naturalesa mediambiental que poguessin ésser significatius en relació amb el patrimoni, la situació financera i els resultats de l'ATM.

Per aquest motiu, no s'inclouen desglossaments en aquesta memòria dels estats i comptes anuals pel que fa a informació sobre qüestions mediambientals.





**Nota 14 - QUADRE DE FINANÇAMENT**

Els recursos obtinguts durant els exercicis 2003 i 2002, així com la seva aplicació, i l'efecte que han produït aquestes operacions sobre el capital circulant es reflecteixen en el quadre següent:

<b>FONS PERMANENTS</b>					
<b>APLICACIONS</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>	<b>ORÍGENS</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>
Recursos aplicats en l'exercici	-	299.322,72	Recursos generats en l'exercici	1.134.468,27	-
Adquisicions d'immobilitzat			Subvencions de capital	2.922.924,75	26.252,47
Material i Infraestructura	2.952.814,30	74.704,93	Alienacions d'immobilitzat	300,00	2.075.793,80
Immaterial	347.412,33	90.177,96			
Financer	30.000,00	-			
Augment del capital circulant	727.466,39	1.637.840,66	Disminució del capital circulant	-	-
	<b>4.057.693,02</b>	<b>2.102.046,27</b>		<b>4.057.693,02</b>	<b>2.102.046,27</b>

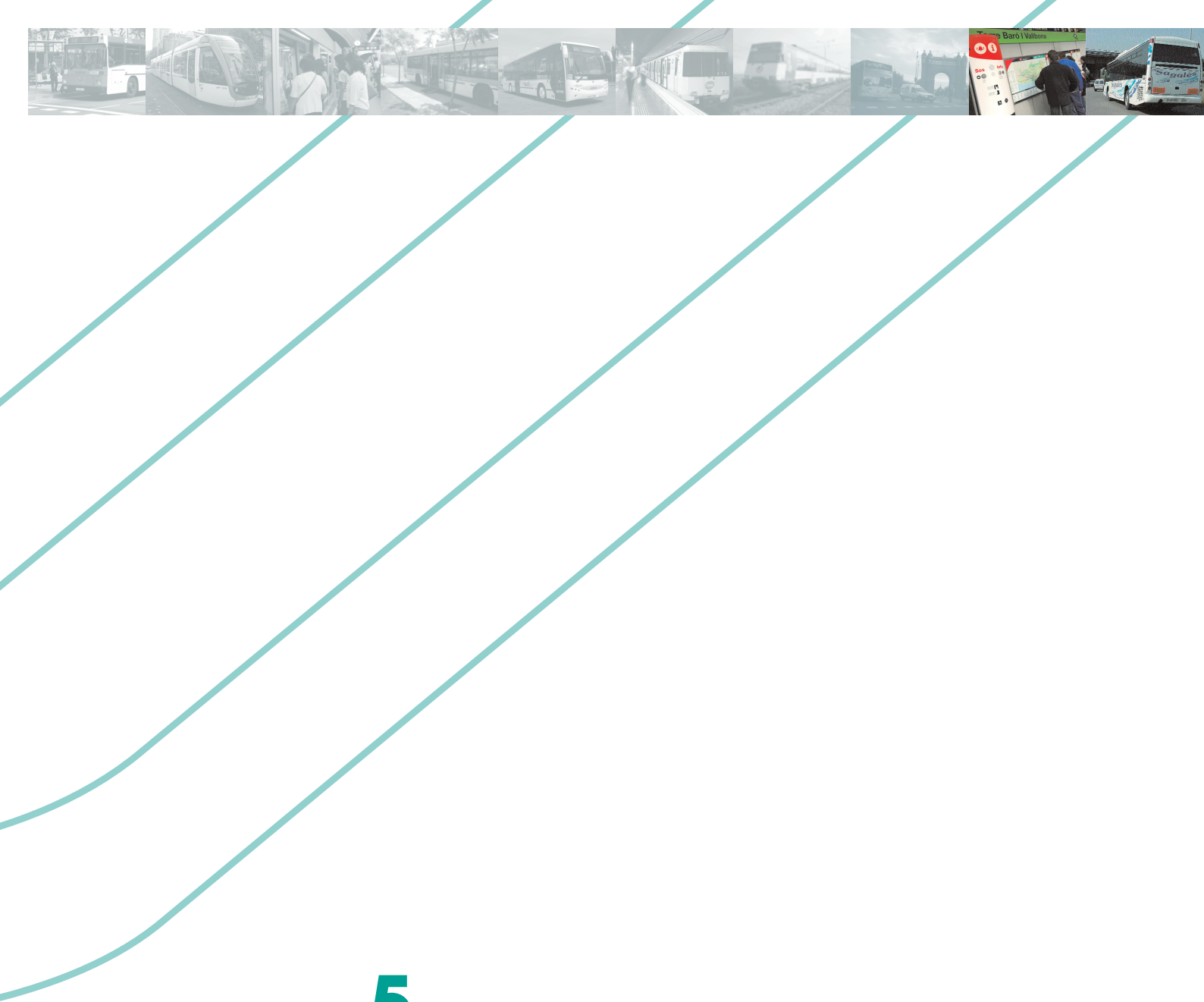
<b>VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT</b>				
	<b>2003</b>		<b>2002</b>	
	<b>AUGMENTS</b>	<b>DISMINUCIONS</b>	<b>AUGMENTS</b>	<b>DISMINUCIONS</b>
Deutors	-	242.858,59	-	11.342.767,66
Comptes financers	52.300.431,31	-	4.632.449,43	-
Deutes a curt termini	-	51.477.269,13	7.418.148,45	-
Ajustaments per periodificació	147.162,80	-	930.010,44	-
	<b>52.447.594,11</b>	<b>51.720.127,72</b>	<b>12.980.608,32</b>	<b>11.342.767,66</b>
Variació del capital circulant	-	727.466,39	-	1.637.840,66
	<b>52.447.594,11</b>	<b>52.447.594,11</b>	<b>12.980.608,32</b>	<b>12.980.608,32</b>

<b>CONCILIACIÓ DEL RESULTAT DE L'EXERCICI AMB ELS RECURSOS GENERATS/APLICATS</b>		
	<b>2003</b>	<b>2002</b>
Resultat de l'exercici segons Compte de Resultats	741.855,63	(-) 453.631,82
Dotacions a l'amortització	1.109.518,60	813.853,15
Resultats extraordinaris	(-) 300	19.751,72
Subvencions de capital aplicades	(-) 716.605,96	(-) 679.295,77
<b>RECURSOS GENERATS/APLICATS EN L'EXERCICI</b>	<b>1.134.468,27</b>	<b>(-) 299.322,72</b>









## Presupuesto 2004

Presupuesto ATM 2004. Prórroga presupuestaria del ejercicio 2003.

**ESTADO DE GASTOS**

<i>Art.</i>	<i>Denominación</i>	<i>Importe 2004 (€)</i>
<b>CAPÍTULO 1 - GASTOS DE PERSONAL</b>		
10	Altos cargos	50.000,00
12	Personal funcionario	58.149,02
13	Personal laboral	1.323.648,69
16	Cuotas, prestaciones y gastos sociales a cargo del contratante	390.000,00
	<b>TOTAL CAPÍTULO 1</b>	<b>1.821.797,71</b>
<b>CAPÍTULO 2 - GASTOS DE BIENES CORRIENTES Y DE SERVICIOS</b>		
20	Arendamientos	130.880,00
21	Reparaciones, mantenimiento y conservación	934.803,65
22	Material, suministros y otros	312.774.673,64
23	Indemnizaciones por razón del servicio	87.000,00
24	Gastos de publicaciones	133.267,20
	<b>TOTAL CAPÍTULO 2</b>	<b>314.060.624,49</b>
<b>CAPÍTULO 3 - GASTOS FINANCIEROS</b>		
31	De préstamos del interior	4.013.000,00
34	De depósitos, fianzas y otros	2.000,00
	<b>TOTAL CAPÍTULO 3</b>	<b>4.015.000,00</b>
<b>CAPÍTULO 4 - TRANSFERENCIAS CORRIENTES</b>		
44	A Empresas Públicas y otros entes públicos	180.271.900,00
46	A Entidades Locales	43.315.000,00
47	A Empresas Privadas	69.366.433,56
	<b>TOTAL CAPÍTULO 4</b>	<b>292.953.333,56</b>
<b>CAPÍTULO 6 - INVERSIONES REALES</b>		
62	Nueva inversión asociada al funcionamiento operativo de los servicios	2.017.252,19
	<b>TOTAL CAPÍTULO 6</b>	<b>2.017.252,19</b>
<b>CAPÍTULO 7 - TRANSFERENCIAS DE CAPITAL</b>		
77	A empresas privadas	22.678.000,00
	<b>TOTAL CAPÍTULO 7</b>	<b>22.678.000,00</b>
<b>TOTAL ESTADO DE GASTOS</b>		<b>637.546.007,95</b>



## ESTADO DE INGRESOS

<i>Art.</i>	<i>Denominación</i>	<i>Importe 2004 (€)</i>
<b>CAPÍTULO 3 - TASAS Y OTROS INGRESOS</b>		
33	Venta de bienes y servicios	220.000,00
34	Precios públicos	313.821.007,95
	<b>TOTAL CAPÍTULO 3</b>	<b>314.041.007,95</b>
<b>CAPÍTULO 4 - TRANSFERENCIAS CORRIENTES</b>		
40	Del Estado	115.637.000,00
45	De Comunidades Autónomas	85.631.000,00
46	De entidades locales	100.823.000,00
	<b>TOTAL CAPÍTULO 4</b>	<b>302.091.000,00</b>
<b>CAPÍTULO 7 - TRANSFERENCIAS DE CAPITAL</b>		
75	De Comunidades Autónomas	21.414.000,00
	<b>TOTAL CAPÍTULO 7</b>	<b>21.414.000,00</b>
<b>TOTAL ESTADO DE INGRESOS</b>		<b>637.546.007,95</b>





**ATM**

Autoritat  
del Transport  
Metropolità

Autoritat del Transport Metropolità  
Consorti per a la coordinació  
del sistema metropolità de transport  
públic de l'àrea de Barcelona

Muntaner, 315-321 08021 Barcelona  
T. 93 362 00 20 \* F. 93 362 00 22  
E-mail: [atm@atm-transmet.org](mailto:atm@atm-transmet.org)  
Web: [www.atm-transmet.org](http://www.atm-transmet.org)